



Kommunikations-
ministeriet

Beredningen av en strategi för att trygga fartygstrafiken i Kvarken

Arbetsgruppens mellanrapport 10.5.2012

Beredningen av en strategi för att trygga fartygstrafiken i Kvarken

Arbetsgruppens mellanrapport 10.5.2012

Innehåll

1. Inledning

2. Arbetsgruppen

- 2.1. Uppdrag
- 2.2. Uppgifter

3. Nuläget i Kvarkentrafiken

- 3.1. Gods- och passagerarvolymen under de senaste åren
- 3.2. Turtäthet och servicenivå
- 3.3. Intäkter från gods- och persontrafiken under de senaste åren
- 3.4. Stöd och utbetalning av stöd
- 3.5. Problemen i fartygstrafiken
- 3.6. Fartygstrafiks betydelse för regionens näringsliv
- 3.7. Fartygstrafikens utvecklingsutsikter

4. Insatser för att trygga en fortsatt Kvarkentrafik

- 4.1. Upphandling av tjänster och stödpolitik
- 4.2. Eventuella investeringar

5. Arbetsgruppens förslag

Bilagor: Arbets- och näringsministeriets papper om statligt stöd
 Konsultrapport om Kvarkentrafiken

1. Inledning

Trafik med bilfärja har bedrivits i Kvarken i snart 50 år. I och med Sveriges och Finlands EU-medlemskap upphörde den skattefria försäljningen i Kvarkentrafiken 1999, vilket ledde till att det årliga passagerarantalet rasade från en miljon till den nuvarande nivån på ca 50 000 passagerare. Efterfrågan på godstrafik har under de senaste åren varit rätt stabil med cirka tusen långtradare per månad. Färjetrafiken i Kvarken är en del av trafikleden E12 och erbjuder bilisterna en rutt som är 800 kilometer kortare än den landsväg som löper runt Bottenviken.

Rutten Vasa-Umeå har sedan år 2000 trafikerats av RG Line Oy Ab. Persontrafiken har fått samhälleligt stöd av finska staten samt regionförvaltningsmyndigheterna i såväl Österbotten som Västerbotten. Stödet som var ursprungligen avsett att vara temporärt har hela tiden minskat. Enligt det gällande avtalet understöds Kvarkentrafiken 2010–2012 med 500 000 euro per år. I slutet av 2011 sattes RG Line i konkurs.

2. Arbetsgruppen

2.1. Uppdrag

Kommunikationsministeriet tillsatte den 4 januari 2012 en arbetsgrupp, med uppgift att utarbeta ett förslag om åtgärder för att trygga person- och godstrafiken i Kvarken året runt. Arbetsgruppen tillsattes på grundval av regeringsprogrammet enligt vilket *"regeringen stöder en fortsättning på Kvarkentrafiken och utarbetar tillsammans med Sverige och företrädare för Kvarkenområdet en gemensam strategi på lång sikt, som ska trygga person- och godstrafiken i Kvarken året runt"*.

2.2. Uppgifter

Arbetsgruppens första uppgift är att lägga fram ett förslag om de åtgärder som är nödvändiga att genomföra före början av 2013. Dessa förslag presenterar arbetsgruppen i föreliggande mellanrapport.

Arbetsgruppens andra uppgift är att utarbeta en långsiktig strategi med förslag till åtgärder för att trygga person- och godstrafiken i Kvarken. En rapport om dess färdigställas före utgången av september 2012.

3. Nuläget i Kvarkentrafiken

3.1. Gods- och passagerarvolymen under de senaste åren

Färjetrafiken i Kvarken har under de senaste åren skötts av fartyget RG 1, med 750 meter körfält för bilar och en passagerarkapacitet på 300 personer.

De transporterade godsmängderna i fartygstrafiken i Kvarken växte snabbt från 2001 till 2006, då godstransporterna nådde en volym på ca 290 000 ton. Efter detta har godsvolymen varit 200 000–250 000 ton per år.

Antalet transporterade personbilar har minskat jämnt sedan 2003, då RG Line fraktade något över 25 000 bilar. I fjol var antalet personbilar i Kvarkentrafiken ca 13 000.

RG Lines passagerarsiffror i Kvarkentrafiken växte fram till 2004, då de uppgick till 108 570 personer. Efter detta har passagerarantalet minskat år för år. I fjol var passagerarna 46 170, vilket är 11 026 mindre än 2010. Passagerarvolymen har under de senaste åren i regel varierat mellan 2 000 och 4 000 per månad med undantag av ett tydligt uppsving på somrarna. År 2011 var passagerarna ca 6 000 i juni och augusti och 12 000 i juli.

Majoriteten av passagerarna rör sig med bil. De flesta reser på grund av sitt jobb eller någon annan orsak som inte räknas som turism. Av resenärerna är två tredjedelar finländare, ca 20 % svenskar och ca 3 % norrmän. Av finländarna är de flesta från Vasa (29 %) eller andra orter längs kusten i Österbotten. På motsvarande sätt kommer största delen av svenskarna från Umeå (14 %) eller dess närområden. Trafiken har således en stor regional betydelse.

3.2. Turtäthet och servicenivå

Antalet avgångar i Kvarkentrafiken ökade fram till 2005, då det fanns totalt 852 turer på rutten. År 2011 var avgångarna 634. På senaste år har fartyget gjort sex resor tur och retur per vecka, så att besättningen har varit ledig på lördag. Turtätheten anses inte vara lika viktig som det att fartyget håller tidtabellen.

Det nuvarande fartyget är ingen lyx för passagerarna. Man kan inte se havet inifrån och det finns inte rum för passagerare på fartygets yttre däck. Enligt en passagerarenkät som utförts betraktar de nuvarande passagerarna förbindelsen enbart som en förflyttning från en ort till en annan. Bland de extra tjänster som önskas finns trådlöst internet för att göra det möjligt att arbeta ombord, ett lekrum för barn och en restaurang av god standard.

3.3. Intäkter från gods- och persontrafiken under de senaste åren

För det rederi som har hand om fartygstrafiken i Kvarken har de senaste årens passagerarinkomster varit 7–8 miljoner euro. År 2008 var inkomsterna närmare 8,3 miljoner euro, av vilket 3,8 miljoner från gods och 4,4 miljoner från passagerare. Beloppet inbegriper försäljningen ombord. År 2011 var inkomsterna från godstrafiken på samma nivå, men däremot hade passagerarinkomsterna sjunkit till 3,1 miljoner euro.

Prissättningen av resorna har ändrats varje år. I takt med att biljettpriserna har stigit har passagerarantalet minskat. Man har också dragit ned på marknadsföringen, vilket torde inverka på antalet passagerare.

3.4. Stöd och utbetalning av stöd

Persontrafiken i Kvarken har sedan 1999 fått offentligt stöd från både Finland och Sverige. År 2005 uppgick stödet till 1,3 miljoner euro. Efter detta har stödbeloppet minskat. Sedan 2008 har det betalade stödet varit 500 000 euro per år. Av stödet står den finska statens för hälften (250 000 euro) i form av stöd till kollektivtrafiken som betalas av kommunikationsministeriet. Umeå stad har betalat den andra hälften.

Kvarkentrafiken har konkurrensutsatts med upphandlingsavtal på två eller tre år. Meddelande om konkurrensutsättningarna har i enlighet med

upphandlingslagstiftningen publicerats i EU:s officiella tidning. Det företag som har vunnit konkurrensutsättningen har inte fått exklusiv rätt till att trafikera rutten i fråga, men marknaden har varit så liten och verksamheten så förlustbringande att det inte har funnits några konkurrenter.

Hittills har det ordnats sex offentliga upphandlingar åren 1999, 2001, 2002, 2005, 2007 och 2009. De har alla gällt trafik året runt på rutten Vasa-Umeå. Länsstyrelsen i Västra Finland och sedermera närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har genomfört upphandlingarna och betalat stödet.

Åren 1999 och 2001 finansierades det konkurrensutsatta stödet av finska staten, svenska staten, Österbottens förbund, Vasa stad, Västerbottens landsting, Länsstyrelsen i Västerbotten och Umeå kommun. Åren 2002 och 2005 uteblev svenska staten och Länsstyrelsen i Västerbotten. Åren 2007 och 2009 finansierades det konkurrensutsatta stödet av enbart finska staten och Umeå kommun.

Med RG Line Oy Ab som vann den senaste upphandlingen tecknades ett kontrakt som gäller till slutet av 2012. RG Line liksom andra rederier har betalats statligt stöd för att täcka bemanningskostnader (stöd till handelsfartyg enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 21.12.2007/1277). För närvarande är det RG Lines konkursbo som bedriver passagerartransporter med färja i Kvarken.

Kommunikationsministeriet har fastställt att passagerarfärjetrafiken i Kvarken är en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI). Kommissionen har 2008 och 2011 har i enlighet med SGEI-beslutet 842/2005 i landrapporter underrättats om det stöd som rederiet årligen utbetalats på basis av upphandlingen.

3.5. Problemen i fartygstrafiken

Både i Vasa och i Umeå ligger hamnen utanför centrum. Från centrum finns inga förmånliga kollektivtrafikförbindelser, vilket är en olägenhet för passagerare utan bil.

Det nuvarande fartyget RG 1 lockar inte till sig turister och färjan används endast för transportbehov. Människorna tycker att biljettpriset är högt och att servicen inte motsvarar förväntningarna. Fartyget har inga avskiljbara avdelningar så att det skulle vara möjligt att avgränsa passagerarutrymmena och flexibelt anpassa besättningens storlek enligt passagerarantalet. Passagerarutrymmenas storlek inverkar på fartygets bemanning, eftersom besättningen måste vara tillräckligt stor för att vid behov evakueras alla de utrymmen dit passagerarna har tillträde. Resorna bokas inte tillräckligt länge på förhand så att rederiet skulle kunna minimera besättningen. Det nuvarande stödsystemet sporrar inte rederiet till att maximera passagerarantalet.

RG 1 är ett relativt långsamt fartyg, vilket påverkar uppläggningsplaneringen av tidtabellerna. Tidtabellerna upplevs vara krångliga, eftersom avgångstiderna varierar enligt veckodag. Fartygets maskineffekt är inte tillräckligt stor för isgång under normala vinterförhållanden. Detta leder till förseningar som leder till svårigheter för passagerarna och minskar på efterfrågan. Fartyget har ingen bogport och därför måste det lastas och lossas via aktern, vilket i sin tur leder till längre hamntider.

Den skattefria försäljningen i Kvarkentrafiken upphörde 1999 till följd av Finlands och Sveriges EU-medlemskap. Detta förvränger konkurrensen i förhållande till färjetrafiken på rutterna Åbo–Stockholm och Helsingfors–Stockholm där

taxfreeförsäljningen fortfarande fortsätter. Tack vare den skattefria försäljningen subventioneras de faktiska transportkostnaderna på rutterna.

Medan passagerarvolymerna och inkomsterna har sjunkit under de senaste åren har kostnaderna inte gjort det. Finland och Sverige är de enda Östersjöstaterna som tar ut farledsavgifter. Kostnaderna har ökat avsevärt på grund av de kraftigt stigande bränslepriserna. Enligt uppgifter från det rederi som sköter Kvarkentrafiken bringar verksamheten årligen en förlust på ca 2,5 miljoner euro.

3.6. Fartygstrafiks betydelse för regionens näringsliv och det kulturella utbytet över Kvarken

I Kvarkenregionen har samarbetet mellan Finland och Sverige utvecklats över en lång tidsperiod. Färjetrafiken mellan Vasa och Umeå är en strategisk förutsättning för att näringslivet ska kunna utvecklas, för kulturutbyte, effektiva transporter och för att arbetstagare och studerande ska kunna röra sig. Kvarkentrafiken är av stor betydelse för städerna Vasa och Umeå och deras närområden. Utan en regelbunden förbindelse som fungerar året om upphör samarbetet och den sociala sammanhållningen mellan Sverige och Finland.

För enskilda individer har färjetrafiken stor betydelse för möjligheten att bo, arbeta, studera eller turista i en betydligt större närregion än i det egna landet. Fram till 2000 rådde ett relativt stort kulturutbyte mellan de båda sidorna av Kvarken. Dessutom förekom ungdomsutbyte bl.a. inom idrott och skola. Detta utbyte har reducerats kraftigt, vilket motverkar både Finlands, Sveriges och EU:s sammanhållningsambitioner. De sociala band som finns regionerna emellan är mycket viktiga genom att de ofta ligger till grund för näringslivssamverkan och olika former av kultur- och kunskapsutbyte som är av stor långsiktig nytta för samhället. Detta har också en stark koppling till arbetsmarknadssamspillet mellan Finland och Sverige, eftersom det ofta är personer som flyttat till det andra landet för arbete.

Det konkursbo som har hand om Kvarkentrafiken har sänkt biljettpriserna i avsikt att öka efterfrågan. För vuxna har biljettpriset sjunkit från 65 euro till 30 euro. Konkursboet har satsat på marknadsföring och inlett en kampanj med direktreklam både i Finland och i Sverige. Konkursförvaltarens strategi med kraftigt sänkta biljettpriser har visat sig vara riktig. Trafiken med de sänkta biljettpriserna mycket väl kan nå 70 000 passagerare för helåret 2012 och sannolikt närma sig 100 000 passagerare för 2013. Trafiken skulle därmed få samma volym som Danmark - Bornholm, som har ungefär samma biljettprisnivåer, men längre restid och högre ombordstandard. På några års sikt beräknas resandet (med låga biljettpriser och dagens trafikstandard) kunna nå 150 000 resor per år.

3.7. Fartygstrafikens utvecklingsutsikter

Fartygstrafiken mellan Vasa och Umeå är en strategisk länk på Europaväg 12 på rutten från Helsingfors till Mo i Rana. Den utgör hela året en regelbunden sjöförbindelse och erbjuder såväl passagerare som fraktare en länk mellan Finland och Sverige norr om Stockholm. Fartygstrafiken betjänar inte bara närregionen utan erbjuder en utvecklingspotential mot Norge, Ryssland och de baltiska länderna. Godstransporterna över Kvarken har ökat kraftigare än övrig handel mellan Sverige och Finland, vilket hänger samman med den starka tillväxten i Österbotten och Västerbotten och ökat näringslivssamarbete mellan länderna. Den nuvarande bilfärjan fyller de grundläggande kvalitetskraven för att kunna bedriva färjetrafik. Bildäcket är tillräckligt högt för alla slags lastbilar och hyttkapaciteten är tillräcklig för långtradarförare. För passagerare finns vilstolar

och en kafeteria. Serviceutbudet motsvarar standarden på liknande Ro-Pax-bilfärjor på rutten där restiden är 3–5 timmar, såsom i Gotlandstrafiken. Men RG 1 är mindre och äldre, och utrymmena är likaså mindre och delvis mer medfarna och motsvarar inte passagerarnas förväntningar ifråga om servicenivå.

Även i fortsättningen kommer behovet av godstransporter att accentueras, vilket är positivt eftersom detta stöder en fungerande persontrafik över Kvarken. Ytterligare turer kan läggas in de dagar då det finns bara två enkelresor, men om tidtabellen blir tätare, växer också faran för att det blir svårare att ta igen eventuella förseningar. Det skulle behövas ett nyare fartyg med bättre isgångskapacitet, större lastkapacitet och en servicenivå som skulle tillgodose passagerarnas behov. Kvarkenregionens båda sidor står för sammantaget stora industriella produktionsvärden, som dessutom ökar jämfört med respektive riks snitt. Med bättre färjetrafik över Kvarken kan synergier tas tillvara och de industriella produktionsvärdena kan höjas ytterligare främst i Kvarkenregionen, men även i angränsande regioner.

Näringslivets framtidsutsikter i regionen

På både den svenska och den finska sidan av Kvarken sker nu stora investeringar i näringslivet och i infrastrukturen. Järnvägen genomgår nu en systemförändring i och med att Botniabanan är klar och den uppgraderade Ådalsbanan tas i drift under 2012. Järnvägen Vasa - Seinäjoki är nu elektrifierad och stora satsningar sker på godslogistiken, genom nya godsterminaler och utökat godssamarbete genom Nordic Logistic Corridor stråket Mo i Rana - Storuman- Umeå – Vasa, med länkningsmöjligheter från/till Trondheim. Ett omfattande EU-projekt (NLC-Corridor) pågår i regionen som innefattar omfattande investeringar i både Vasa och Umeå hamn för anpassa dessa bättre till förändrade verksamhetsförutsättningar och för att tjäna näringslivet i regionerna. I detta projekt, vars totalbudget är drygt 4 miljoner euro, ingår även omfattande marknadsföringsinsatser för att marknadsföra trafiken över Kvarken och NLC korridorens potential.

Tillväxten i Österbotten är bland de starkaste i Finland och industrin är mycket exportintensiv. I inlandet i norra Sverige finns mycket stora investeringsplaner inom gruvnäringen och energisektorn. Både i Norge och Ryssland är tillväxten stark. I norra Norge växer näringslivet genom ökad utvinning av olja och gas, något som förväntas öka befolkning och lokal efterfrågan i regionen.

Turismen ger ett viktigt underlag till regionernas ekonomi och bidrar till ökat samspel mellan länderna. Enligt kommunernas hemsidor omsätter turismen i Umeå och Vasa ca 110 milj. euro per år respektive 90 milj. euro per år, vilket gör turismnäringen betydelsefull för regionernas tillväxt. På grund av det låga turistflödet över Kvarken står efter taxfreebortfallet finska respektive svenska resenärer för en liten del av denna omsättning trots geografisk närhet och kulturella band. SCBs statistik visar att Västerbotten år 2010 hade drygt 1,3 miljoner gästnätter varav ca 1,2 % (16000 gästnätter) var finländare. Jämförelsevis står de norska gästnätterna för 14 % och de tyska gästnätterna för drygt 2 %. De svenska gästnätterna stod för 80 %. I Österbotten och södra Österbotten redovisades samma år drygt 1 miljon gästnätter varav svenskarna stod för 1,3 %, tyskar 0,7 % och nordmän 0,5 % och den finska andelen uppgick till mer än 90 % (Statistikcentralen). Det finns således en stor potentiell marknad på vardera sida om Kvarken.

Miljöaspekten

Förutom att främja tillgängligheten inom EU och i öst-västlig riktning, är Kvarkenförbindelsen en viktig länk även ur ett miljöperspektiv. Sträckan Vasa-Umeå med färja över Kvarken är 96 km. Detta kan jämföras med 840 km för transporter med den alternativa rutten via Haparanda/Torne. Ett annat alternativ för godstransporter är via Åbo, vilket innebär en sträcka på 1000 km (land) + 340 km (sjöfart). I takt med ökade bränslepriser och politisk styrning inom EU, som syftar till överflyttning av trafik från väg till järnväg och sjöfart är det troligt att vissa delar av den gränsöverskridande trafiken via Haparanda/Torne överflyttas till färja över Kvarken. Viss överflyttning kan också ske från trafiken över Ålands hav.

Framtidens godstransportstråk i norra Europa

Kvarkenförbindelsen är en stark intermodal ingång mellan EU och den ryska marknaden. De investeringar som görs i det finska järnvägsnätet gör att Kvarkenförbindelsen ansluter till en mycket stark järnvägskorridor Vasa – Seinäjoki – Helsingfors – St. Petersburg. Kvarkenförbindelsen har därmed potential att bli en stark länk mellan EU och den ryska marknaden, förutsatt att terminalfunktionerna i Umeå och Vasa löses på ett smidigt sätt. Med kopplingarna via Murmanskanbanan och Archangelsbanan nås Barentsregionens tillgångar och möjligheter. Kvarkenförbindelsen är den närmaste vägen mellan Finland och flera av Norges isfria atlanthamnar. Betydelsen av nya effektiva, miljövänliga transportstråk i norra Europa kommer att accentueras under en snar framtid.

Hela E12-stråket ingår sedan 2011 i Comprehensive Network för TEN-T på båda sidor om Kvarken. Likaså finns Umeå hamn samt flygplatserna i Umeå och Vasa med i Comprehensive Network. Detta visar att detta är ett prioriterat stråk inom den Europeiska Unionen. En stor brist är att Vasa hamn inte ingår i det nya förslaget till TEN-T Comprehensive Network, vilket eventuellt kan försvåra erhållandet av EU-stöd. Arbetsgruppen anser att åtgärder bör vidtagas för att revidera detta förslag och åter få med Vasa hamn i detta nätverk.

4. Insatser för att trygga en fortsatt Kvarkentrafik

4.1. Upphandling av tjänster och stödpolitik

Efterfrågan på passagerartrafiken i Kvarken varierar kraftigt enligt årstid och konjunkturläge. För anskaffningen av tjänster behövs en modell som gör det möjligt för transportföretaget att reagera flexibelt på variationerna i efterfrågan.

Kvarkentrafiken har varit förlustbringande och i praktiken har den inte fungerat utan stöd. Finska staten har understött förbindelsen existens med utvecklingsstöd avsett för kollektivtrafiken och den svenska sidan har get motsvarande stöd.

EU:s regler för statliga stöd ställer specialvillkor på offentliga stöd. Ett centralvillkor för att stödet ska anses vara sporrande är att projektet inte överhuvudtaget skulle gå att genomföra utan stöd. Det statliga stödet ska också stå i proportion till de uppställda målen (krav på kostnadseffektivitet: samma resultat kan inte uppnås med ett mindre statligt stöd). Kommissionen förhåller sig i princip kritisk till att bevilja verksamhetsstöd (utgångspunkten är att upprätthålla/förbättra företagets ekonomiska resultat/öka företagets kapacitet). Möjligheterna till stöd är mycket begränsade på grundval av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i

svårigheter (EUT C 244, 1.10.2004). Stödet bör fungera som en sporre för att utveckla lönsam verksamhet.

Om en tjänsteleverantör kan väljas genom en öppen och icke-diskriminerande upphandlig enligt upphandlingslagen i en situation där det finns flera anbudsgivare utgår man ifrån att en myndighet inte betalar vare sig överkompensation eller statligt stöd. I de upphandlingar som har ordnats i Finland har det likväl funnits bara en anbudsgivare, det vill säga RG Line Oy Ab.

Kommissionen har i sitt förslag till ett nytt direktiv om offentlig upphandling (KOM (2011) 896 slutlig) fört fram att man i upphandlingslagstiftningen borde ta in särskilda bestämmelser om gemensam upphandling mellan upphandlingsenheter i de olika medlemsstaterna. Trots att det i den gällande upphandlingslagstiftningen inte uttryckligen finns bestämmelser om gemensam upphandling mellan olika medlemsstater, torde det inte heller finnas något hinder för detta arrangemang. Å andra sidan skulle de föreslagna nya bestämmelserna till direktivet sannolikt klargöra och harmonisera nuvarande praxis. I direktivförslagets artikel 38 finns bestämmelser om gemensam upphandling mellan upphandlande myndigheter från olika medlemsstater. Tillämpningen av detta förfarande kan dock tills vidare försvåras av hinder i medlemsstaternas nationella lagstiftning. Men även detta alternativ kan med fördel granskas i förhandlingarna med de svenska myndigheterna.

Stödet bör fungera som en sporre för att utveckla lönsam verksamhet.

För närvarande finns det två utbetalare av stöd. Nyttan av Kvarkentrafiken är störst i de närliggande regionerna, och därför är det naturligt att centrala aktörer i regionen satsar på stödet.

4.2. Eventuella investeringar som behövs för att trygga persontrafiken

De regler för statliga stöd som gäller SGEI-tjänster möjliggör stöd till kostnader för investeringar och särskilt investeringar i infrastruktur om de är nödvändiga för att producera SGEI-tjänster (en utförlig förfrågan om detta har sänds till kommissionen, tills vidare utan svar).

Investeringar kan stödjas också o form av så kallat miljöstöd, som rederierna kan dra nytta av antingen med stöd av den allmänna gruppundantagsförordningen (EG) nr 800/2008 (EUT L 214, 9.8.2008) eller i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för miljöskydd (EUT C 82/01, 1.4.2008).

Stöd kan tillämpas enligt gruppundantagsförordningen omedelbart¹, medan ett stödprogram som grundar sig på riktlinjerna för statligt stöd för miljöskydd måste godkännas i förväg av kommissionen. De stödnivåer som fastställs i riktlinjerna är högre än i gruppundantagsförordningen. I artikel 18 i gruppundantagsförordningen föreskrivs om investeringsstöd till företag som går längre än gemenskapsnormerna eller höjer nivån på miljöskyddet i avsaknad av gemenskapsnormer. De stödberättigande kostnaderna ska vara de extra investeringskostnader som är nödvändiga för att uppnå en högre miljöskyddsnivå än vad som krävs i de berörda gemenskapsnormerna. Stödnivån får inte överskrida 35 % av de stödberättigande kostnaderna. För små företag gäller en

¹ Anmälan om stöd i enlighet med gruppundantagsförordningen behöver inte i lämnas till kommissionen i förväg. Kommissionen tillhandahåller sammanfattande uppgifter om stödet inom utsatt tid efteråt. Stöd i enlighet med förordningen omfattas av skyldigheten att lämna en årsrapport till kommissionen.

höjning på 20 %, det vill säga totalt 55 %, och för medelstora företag är höjningen 10 %, det vill säga totalt 45 %.

I artikel 19 i gruppundantagsförordningen finns bestämmelser om stöd till förvärv av transportfordon. Stöd kan beviljas till de (extra) investeringskostnader, som orsakas av att transportfordonet är miljövänligt. Stödnivån får vara 35 %, för små företag 55 % och medelstora företag 45 %. Oavsett om stödet grundar sig på gruppundantagsförordningen eller riktlinjerna ska en individuell anmälan alltid göras om stödbeloppet är större än 7,5 miljoner euro.

Kommunikationsministeriet har underrättat kommissionen om att programmet om allmänna villkor för investeringsstöd till fartyg i syfte att förbättra miljöskyddet i enlighet med statsrådets förordning 946/2010 är ett system som står i linje med riktlinjerna för statligt stöd för miljöskydd. För närvarande gäller den emellertid bara nya fartyg.

Möjligheter att stöda trafiken i Kvarken på godtagbart sätt är beskrivna i sin helhet i Finlands Arbets- och näringsministeriets promemoria som ingår i bilaga.

5. Arbetsgruppens förslag för tryggad passagerartrafik på kort sikt

- Beredskap till fortsatt samhälleligt stöd för 1+1 år framöver bör tillgodoses på följande villkor:
 - *finansierings basen för stödet breddas*
 - *upphandlingsunderlaget arbetas om och utformas i syfte att stimulera en utveckling av persontrafiken*
 - *hamnavgifterna anpassas till transportvolymen och stimulerar frekventa kunder*
- Regionerna deltar i marknadsföringen av Kvarkentrafiken. Insatserna koordineras inom pågående projekt. Huvudansvaret för marknadsföringen vilar på rederiet.
- Kommunerna ordnar fungerande anslutningstrafik från Vasa och Umeå centrum till respektive stads hamn.
- Umeå och Vasa kommuner arbetar aktivt med olika lösningar och åtgärder för att säkerställa en kortsiktig- och långsiktig lösning.
- Olika möjligheter utreds för att förse rutten med en Ropax-färja med bättre isgångsegenskaper och större passagerarkomfort.
- En långsiktig lösning fordrar investeringsstöd. Arbetsgruppen föreslår att regionerna via Kvarkenrådet ges i uppdrag att undersöka möjligheterna att söka investeringsstöd hos EU tillsammans med regionerna samt svenska och finska staten. Uppdraget innefattar även att arbeta fram en ansökan. Uppdraget bör vara redovisat i september 2012.

Bilagor:

1. Papper om offentliga stöden
2. Konsultrapport om Vasa – Umeå färjetrafiken och dess betydelse och möjligheter

Beredning av en strategi för trygghet av färjetrafiken i Kvarken

Passagerarfärjetrafiken mellan Vasa och Umeå har i allmänhet konkurrenssatts med köpeavtalsperioder på två eller tre år. Om konkurrenssättningen har meddelats enligt upphandlingslagstiftningen i EU:s officiella tidning. Det rederi som vunnit konkurrenssättningen har inte fått ensamrätt att verka på rutten, men marknaden är så liten och verksamheten förlustbringande, så inga konkurrenter har funnits. Med vinnaren av anbudsförfarandet RG Line Ab har ett köpeavtal ingåtts, i vilket ingår trafikering med passagerarfärja året runt mellan Vasa och Umeå. Köpeavtalet för passagerartrafiken är i kraft fram till slutet av år 2012. Kommunikationsministeriet har definierat passagerarfärjetrafiken i Kvarken som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI). Det stöd som årligen betalts till rederiet utgående från konkurrenssättningen har rapporterats till kommissionen i landsrapporter enligt SGEI-beslut 842/2005 åren 2008 och 2011. För upprätthållandet av trafiken har till RG Line därtill betalts statsstöd för manskapskostnader (handelsfartygsstöd, Lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 21.12.2007). RG Lines konkursbo fortsätter för närvarande passagerarfärjetrafiken.

I det följande behandlas allmänt bestämmelserna om statliga stöd, där man kan finna grunder för godkännande av stödet i fortsättningen. En detaljerad bedömning skulle förutsätta noggrannare information om vilken typ av funktioner som i det här sammanhanget anses vara ändamålsenliga att stöda samt vilka de planerade stödnivåerna är i eurobelopp.

Allmänt om EU:s statsstödsreglering samt bedömning med tanke på trygghet av färjetrafiken i Kvarken

Principerna för offentliga stöd som beviljas företag har fastställts i fördraget om EU:s funktionssätt EUF i artiklarna 107-109. Enligt artikel 107 i EUF förutsätter tillämpande av EU:s statsstödsregleringar att 4 för beviljande av statsstöd uppställda kumulativa kriterier uppfylls; stödet beviljas av offentliga medel, åtgärden är selektiv/aktören får en ekonomisk nytta, åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att stödtagaren gynnas och stödet påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Den myndighet som beviljar stödet beslutar alltid i sista hand om bedömningen av verksamhetens natur och om huruvida statsstöd ingår i åtgärden. Huvudregeln är att myndigheten ska anmäla om ett nytt stöd eller en stödplan på förhand till Europeiska unionens kommission, och stödet får inte verkställas före kommissionens godkännande. Om anmälningsskyldigheten har dock följande undantag fastställts:

- stödet beviljas som ett s.k. de minimisstöd; om stödmyndigheten dock har säkerställt att totalbeloppet av de minimis-stödet som företaget under innevarande och två föregående skatteår blivit beviljat av olika myndigheter inte överskrider ett maximibelopp på 200 000 euro kan stödet beviljas utan förhandsanmälan till kommissionen genom att de i kommissionens förordning 1998/2006 (EUT L 379/2006) nämnda förfaringssätten iaktas.
- stödet beviljas som ett stöd enligt den allmänna gruppundantagsförordningen 800/2008 (EUT L 214/2008)
- stödet beviljas som ett stöd enligt kommissionens beslut (2012/21EU) om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) (EUT L 7/2012)

För att statsstödet ska vara godtagbart på den inre marknaden, ska det alltid uppfylla de av kommissionen uppställda kriterierna för godkännande för ifrågasvarande arrangemang. Syftet med de riktlinjer och rambestämmelser som kommissionen publicerat är att på förhand informera medlemsstaterna om hurdana statliga stödåtgärder som är lämpliga på den inre marknaden.

Kommissionens utgångspunkt är att effektiva statliga stöd kan användas för att korrigera störningar på marknaden (market failure) och från att stödet ska fungera som en sporre. En central förutsättning för att stödet ska anses vara sporrande är att projektet inte skulle gå att genomföra utan stöd. Det statliga stödet ska också stå i proportion till de uppställda målen (krav på kostnadseffektivitet; samma resultat kan inte uppnås med ett mindre statligt stöd). Kommissionen förhåller sig i princip kritisk till att bevilja verksamhetsstöd (utgångspunkten är att upprätthålla/förbättra företagets ekonomiska resultat/öka företagets kapacitet). Möjligheterna till stöd är mycket begränsade på grundval av riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (1.10.2004, EUT C 244).

Tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI)

I artikel 106 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt EUF bestäms om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, dvs. SGEI-tjänster (Services of general economic interest). Med sådana tjänster av allmänt ekonomiskt intresse avses tjänster som samhälleligt anses vara så viktiga att en myndighet kan ålägga en tjänsteproducent en skyldighet att tillhandahålla offentliga tjänster för att trygga tillgången till dessa. Myndighetens mål är att med hjälp av skyldigheten att tillhandahålla offentliga tjänster trygga utbudet på en allmännyttig tjänst under alla förhållanden, fastän det inte alltid skulle finnas tillräcklig med tjänsteleverantörer på marknaden. Bakgrunden till SGEI-regleringen är alltså en icke-fungerande marknad, där tillgången till tjänster ska tryggas med hjälp av en offentlig tjänsteskyldighet. Till uppfyllandet av skyldigheten kan ansluta sig special- eller ensamrätter eller speciella finansieringsarrangemang.

Medlemsstaterna kan själva definiera de egna SGEI-tjänsterna och sättet att ordna dem på samt besluta om finansieringen med beaktande av de egna nationella särdragen. Kommissionen har meddelat att den endast kommer att se till att det inte förekommer uppenbara fel i definitionen av SGEI-tjänsterna, och att överkompensation för tjänsterna inte betalas för de nationella särdragen. I EU har som SGEI-tjänst definierats tjänster i anslutning till tryggnad av medborgarnas dagliga behov (t.ex. i anslutning till trafikförbindelser, energiförsörjning och avfallshantering, social- och hälsovårdstjänster, social bostadsproduktion samt posttjänster). Såsom tidigare konstaterades har kommunikationsministeriet definierat passagerarfärjetrafiken i Kvarnen som en tjänst (SGEI) av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med kommissionens SGEI-beslut 842/2005 och arrangemanget har också rapporterats i samband med landsrapporterna som inlämnas till kommissionen med jämna mellanrum.

SGEI-tjänsterna ansluter sig till den ekonomiska verksamheten och tryggnad av produktionen av dem i praktiken förutsätter ofta att tjänsterna finansieras av offentliga medel som kompensation till tjänsteproducenten för skyldigheten att tillhandahålla en offentlig tjänst. Europeiska unionens domstol har i en dom som avkunnats 24.7.2003 (ärende C-280/00, Altmark Trans, punkterna 88-93) fastställt de kriterier som då de uppfylls gör att ersättning som betalas till företag för produktion av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte är i artikel 107 1 momentet i EUF avsett statsstöd.¹

¹ För det första ska det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheter att tillhandahålla offentliga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade. För det andra ska de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla offentliga tjänster. För det fjärde ska, när tjänsteproducenten inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att producera tjänsterna till de lägsta kostnaderna, storleken på den nödvändiga ersättningen fastställas på

Om Altmark-kriterierna inte uppfylls ska myndighet som av offentliga medel betalar kompensation för produktion av SGEI-tjänster tillämpa EU:s statsstödsreglering gällande SGEI. Kommissionen förnyade statstödsbestämmelserna gällande SGEI med bestämmelser som trädde i kraft 31.1.2012. Den nya regleringshelheten innehåller ett SGEI-beslut (2012/21/EU), där man definierar de kriterier som när de uppfylls gör att arrangemangen inte behöver anmälas på förhand till kommissionen. Om kommissionens SGEI-beslut inte kan tillämpas, ska regleringen uppfylla de i SGEI-ramarna (2012/C8/02) ställda villkoren och arrangemanget ska på förhand anmälas till kommissionen.

Kommissionens SGEI-beslut och SGEI-ramarna

De ”små och medelstora SGEI-arrangemang” som uppfyller de förutsättningar som finns i kommissionens SGEI-beslut, som trätt i kraft 31.1.2012, har befriats från kommissionens förhandsanmälnings skyldighet. Tillämpandet av SGEI-beslutet förutsätter dock iakttagande av särskilt fastställda formkrav bland annat vad gäller uppdragsgivande (specificering av tjänsteskyldigheten) ersättande av kostnader (förbud mot överkompensation), övervakning av arrangemanget (myndighetens övervakningsskyldighet samt åtskild bokföring) samt uppdragets längd (huvudregel 10 år) samt valet av tjänsteproducent (öppet och icke diskriminerande val). Myndigheten kan också sätta effektivitetssporrar för tjänsteproducenten.

Vad gäller trafikförbindelser är en väsentlig ändring i tillämpningsområdet att man för trafikens och trafikinfrastrukturens del inte längre alternativt kan tillämpa den årliga begränsningen om ett maximibelopp på 15 miljoner euro på stödet, utan då det gäller sjötrafikförbindelserna hör till tillämpningsområdet för kommissionens beslut bara sådana *sjötrafikförbindelser till öar*, vilkas genomsnittliga årliga passagerarmängd för de två räkenskapsperioder som föregått uppdraget för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är *högst 300 000 passagerare*. Tidigare kunde på den ersättning (staten 250 000 euro, regional- och lokalförvaltningsmyndigheter 120 000 euro) som årligen betalades för passagerarfärjetrafiken Vasa-Umeå tillämpas maximibeloppet i euro i kommissionens SGEI-beslut.

Eftersom det vid stödandet av trafiken Vasa-Umeå inte är fråga om sjötrafikförbindelser till öar, kan kommissionens SGEI-beslut inte längre tillämpas direkt. Om arrangemanget genomförs som SGEI, borde det i god tid notifieras, dvs. förhandsanmälas till kommissionen.² Arrangemanget måste då uppfylla kraven i SGEI-ramarna (2012/V8/02. EUT 11.1.2012 C 0008), vilka är något strängare än SGEI-beslutet. Exempelvis måste myndigheten ordna en bedömning av behovet av den offentliga tjänsteskyldigheten med ett öppet hörande. På tjänsteproducenten ska också ställas obligatoriska effektivitetskrav. Sannolikt är att det dock finns grunder för godkännande av arrangemanget. Innan en eventuell notifiering är det skäl att föra också informella förhandlingar med kommissionen om det planerade arrangemanget.

Om tjänsten ordnas utifrån bestämmelserna om SGEI, måste man också visa att marknaden inte fungerar och ett därtill anslutet behov av definierande av SGEI ska också visas. I upphandlingsmeddelandet/anbudförfrågan ska nämnas att det handlar om en SGEI-tjänst och att ersättningen fastställs enligt de bestämmelser som gäller SGEI-tjänster. Därtill ska nämnas att tjänsteproducenten vad gäller tjänsten ska beakta också andra krav som gäller SGEI-regleringen (t.ex. skyldighet till åtskild bokföring, om tjänsteproducenten har också annan ekonomisk verksamhet).

grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med lämplig utrustning för att tillhandahålla motsvarande tjänster skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa skyldigheter.

² För kommissionens behandling ska reserveras tid på minst ungefär 4-6 månader. Standstill-skyldigheten förutsätter att stöd inte kan betalas till företaget innan kommissionen har godkänt stödet.

SGEI de minimisstöd-förordningen

Kommissionen publicerade 20.12.2011 ett utkast till ny de minimis-förordning om SGEI. Förordningen skulle gälla bara de minimisstöd som betalas till SGEI-tjänsteproducenter. SGEI de minimisstödet kan vara högst 500 000 euro under tre skatteår, dvs i praktiken ungefär 166 000 euro per år. SGEI de minimisstöd behöver inte anmälas på förhand och inte rapporteras till kommissionen. De minimisstödsförordningen om SGEI torde godkännas i april 2012. De minimisstöd kan beviljas för alla kostnader, även som verksamhetsstöd.

För närvarande är redan en allmän de minimisstödförordning (EG) nr 1998/2006 i kraft, utifrån vilken det till samma företag kan beviljas högst 200 000 euro/under 3 skatteår, dvs. i praktiken ca 66 000 euro per år.

Den reglering som gäller de minimisstödet kunde alltså vara en användbar lösning, om stödnivån blir låg. För det allmänna de minimisstödet ca 66 000 euro per år samt för SGEI de minimisstödet ca 166 000 euro per år. I de minimisstödkvoterna inräknas av alla myndigheter beviljade de minimisstöd. Det gemensamma beloppet för det allmänna de minimisstödet och SGEI de minimisstödet kan vara högst 500 000 euro under 3 skatteår. Användande av ovan nämnda maximibelopp förutsätter att övriga myndigheter inte beviljar företaget de minimisstöd under ifrågavarande 3 skatteår. Stödet kan inte beviljas företag som är i svårigheter.

Eventuella investeringar som behövs för att trygga persontrafiken

De regler för statliga stöd som gäller SGEI-tjänster möjliggör stöd till kostnader för investeringar och särskilt investeringar i infrastruktur om de är nödvändiga för att producera SGEI-tjänster (en utförlig förfrågan om detta har sänts till kommissionen, tills vidare utan svar).

Investeringar kan stödjas också i form av så kallat miljöstöd, som rederierna kan dra nytta av antingen med stöd av den allmänna gruppundantagsförordningen (EG) nr 800/2008 (EUT L 214, 9.8.2008) eller i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för miljöskydd (EUT C 82/01, 1.4.2008).

Stöd kan tillämpas enligt gruppundantagsförordningen omedelbart³, medan ett stödprogram som grundar sig på riktlinjerna för statligt stöd för miljöskydd måste godkännas i förväg av kommissionen. De stödnivåer som fastställs i riktlinjerna är högre än i gruppundantagsförordningen. I artikel 18 i gruppundantagsförordningen föreskrivs om investeringsstöd till företag som går längre än gemenskapsnormerna eller höjer nivån på miljöskyddet i avsaknad av gemenskapsnormer. De stödberättigande kostnaderna ska vara de extra investeringskostnader som är nödvändiga för att uppnå en högre miljöskyddsnivå än vad som krävs i de berörda gemenskapsnormerna. Stödnivån får inte överskrida 35 % av de stödberättigande kostnaderna. För små företag gäller en höjning på 20 %, det vill säga totalt 55 %, och för medelstora företag är höjningen 10 %, det vill säga totalt 45 %.

I artikel 19 i gruppundantagsförordningen finns bestämmelser om stöd till förvärv av transportfordon. Stöd kan beviljas till de (extra) investeringskostnader, som orsakas av att transportfordonet är miljövänligt.

³ Anmälan om stöd i enlighet med gruppundantagsförordningen behöver inte i lämnas till kommissionen i förväg. Kommissionen tillhandahåller sammanfattande uppgifter om stödet inom utsatt tid efteråt. Stöd i enlighet med förordningen omfattas av skyldigheten att lämna en årsrapport till kommissionen.

Stödnivån får vara 35 %, för små företag 55 % och medelstora företag 45 %. Oavsett om stödet grundar sig på gruppundantagsförordningen eller riktlinjerna ska en individuell anmälan alltid göras om stödbeloppet är större än 7,5 miljoner euro.

Kommunikationsministeriet har underrättat kommissionen om att programmet om allmänna villkor för investeringsstöd till fartyg i syfte att förbättra miljöskyddet i enlighet med statsrådets förordning 946/2010 är ett system som står i linje med riktlinjerna för statligt stöd för miljöskydd. För närvarande gäller den emellertid bara nya fartyg.

Offentlig upphandling

Om en tjänsteleverantör kan väljas genom en öppen och icke-diskriminerande upphandling enligt upphandlingslagen i en situation där det finns flera anbudsgivare utgår man ifrån att en myndighet inte betalar vare sig överkompensation eller statligt stöd. I de upphandlingar som har ordnats i Finland har det likväl funnits bara en anbudsgivare, det vill säga RG Line Oy Ab.

Kommissionen har i sitt förslag till ett nytt direktiv om offentlig upphandling (KOM (2011) 896 slutlig) fört fram att man i upphandlingslagstiftningen borde ta in särskilda bestämmelser om gemensam upphandling mellan upphandlingsenheter i de olika medlemsstaterna. Trots att det i den gällande upphandlingslagstiftningen inte uttryckligen finns bestämmelser om gemensam upphandling mellan olika medlemsstater, torde det inte heller finnas något hinder för detta arrangemang. Å andra sidan skulle de föreslagna nya bestämmelserna till direktivet sannolikt klargöra och harmonisera nuvarande praxis. I direktivförslagets artikel 38 finns bestämmelser om gemensam upphandling mellan upphandlande myndigheter från olika medlemsstater. Tillämpningen av detta förfarande kan dock tills vidare försvåras av hinder i medlemsstaternas nationella lagstiftning. Men även detta alternativ kan med fördel granskas i förhandlingarna med de svenska myndigheterna.



Kvarken Shortcut

Färjetrafikens betydelse för näringslivet och medborgarna i regionerna

24 APRIL 2012



KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO

Botnia-Atlantica^{EU}



Gränsöverskridande samarbete över fjäll och hav
Meret, vuoret ja rajat ylittävä yhteistyö
Grenseoverskridende samarbeid over fjell og hav
Cross-border cooperation over mountain and sea

Förord

Fungerande färjetrafik är en förutsättning för samarbetet över Kvarken och en förutsättning för att ha ett fungerande stråk "Kvarken short cut system" från Norska kusten till Finland och Ryssland.

Kommunikationsministeriet i Finland tillsatte i början av 2012 en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta ett förslag om åtgärder för att trygga person- och godstrafiken i Kvarken året runt. För att stödja detta uppdrag har ÅF fått i uppdrag att sammanställa tidigare material och föreslå åtgärder på kort och lång sikt som underlag för arbetsgruppens delrapport till transportministeriet i april 2012.

Arbetet har genomförts av ÅF Infraplan i Tavel-sjö med Stellan Lundberg som uppdragsledare och Tryggve Sigurdson som biträdande uppdragsledare. Maria Lundberg och Carina Emanuelsson har varit utredare. Jonas Aspholm vid Ramboll Oy, Vasa, har medverkat som underkonsult avseende intervjuer med passagerare den 9 mars. Jan Koskinen har bidragit med genomgång av möjliga finansieringslösningar via EU-program. Christer Ericsson och Reko Märsylä vid RG Line har bidragit med statistik och analyser.

Tavelsjö 24 april 2012

Stellan Lundberg

ÅF Infraplan

Innehåll

1 Inledning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Uppdraget	4
2 Gods- och passagerarflöden	5
2.1 Utveckling av trafikutbud och priser	5
2.2 Godstrafikens utveckling	6
2.3 Persontrafikens utveckling	7
2.4 Passagerartrafiken 1997 - analytisk återblick	9
3 Betydelse för berörda regioner	11
3.1 Näringslivet	11
3.2 Befolkning	12
4. Jämförelser med andra färjelinjer	13
5 Analys av problemen i färjetrafiken	14
5.1 Identifierade problem	14
5.2 Effekter för resenärer	16
5.4 Effekter för samhället	18
6 Utvecklingsstrategier och åtgärder på kort sikt	20
6.1 Utvecklingsstrategi	20
6.2 Rekommendationer på kort sikt	20
6.3 Motiverad finansieringsnivå	22
6.4 Europeisk finansiering	23
6.5 Nationell delfinansiering	24
6.6 Regional delfinansiering	25
6.7 Fördelningsmodell för samhällsfinansieringen	25
Källor	26

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Kvarkentrafiken fram till 1999 hade mycket omfattande personflöden, med ungefär en miljon passagerare per år.

Trafiken hade stor betydelse för Kvarkenregionen och även för ett relativt stort omland i Finland, Sverige och delar av Norge.

Sveriges och Finlands medlemskap i EU innebar tvärt emot EU:s strävan starkt försämrade förutsättningar för ett långvarigt, brett samarbete mellan länderna över Kvarken. Avvecklingen av skattefri ombordförsäljning 1999 (taxfree) för denna färjelinje, samtidigt som förbindelserna Stockholm-Åbo/Helsingfors beviljades undantag, höjde biljettpiserna kraftigt samtidigt som förbindelsens standard och tillgänglighet sänktes kraftigt.

Resandet ha därför minskat dramatiskt till ca 49 000 resor år 2011. Stora samhällsnyttor har bortfallit för båda sidorna av Kvarken till följd av det kraftigt minskade resandeutbytet. Dessutom har EU:s ambitioner om ökad sammanhållning motverkats genom den dramatiskt försämrade gränsöverskridande integrationen.

Kommunikationsministeriet i Finland tillsatte i början av 2012 en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta ett förslag om åtgärder för att trygga person- och godstrafiken över Norra Kvarken året runt. Arbetsgruppen har tillsatts på grundval av regeringsprogrammet enligt vilket

*”regeringen stöder en fortsättning på Kvarken-
trafiken och utarbetar tillsammans med Sverige
och företrädare för Kvarkenområdet en gemensam
strategi på lång sikt, som ska trygga person- och
godstrafiken i Kvarken året runt”.*

Arbetsgruppens mandatperiod är 1.1-30.9 2012.

Arbetsgruppens uppgifter är

1. att lägga fram ett förslag om de åtgärder som är nödvändiga att genomföra före början av 2013. Dessa förslag ska arbetsgruppen presentera i sin mellanrapport före utgången av april 2012.
2. att utarbeta en långsiktig strategi med förslag till åtgärder för att trygga person- och godstrafiken i Kvarken.

1.2 Uppdraget

Som stöd till arbetsgruppens arbete har ÅF Infraplan via Kvarkenrådet fått i uppdrag att:

- sammanställa befintligt material som framtagits inom ramen för tidigare uppdrag
- komplettera med aktuella siffror och intervjuer med
 - strategiska näringsidkare inom turism
 - resenärer på en färjetur t/fr Vasa

I arbetet skall också beaktas:

- betydelsen av att väg E12 sedan oktober 2011 har TEN-T status på både svenska och finska sidan av Kvarken och ingår i Comprehensive Network för vägar och hamnar
- hur regionernas och ländernas utveckling påverkas

Denna rapport redovisar ÅF Infraplans deluppdrag. Fokus är på persontrafiken eftersom godstrafiken visat sig fungera väl, medan persontrafiken uppvisat en kraftig minskning.

I utredningen 2009-2010 genomfördes totalt 27 intervjuer med näringslivet på ömse sidor av Kvarken. Fokus för dessa intervjuer var godstrafiken, men även passagerartrafiken och dess betydelse beaktades.

För att stärka slutsatserna i det nu aktuella uppdraget har intervjuerna kompletterats, bland annat avseende trafikens betydelse för turism- och besöksnäringen. Intervjuer har skett med några strategiska näringsidkare inom turism (bland annat bussbolag som framgångsrikt inlett gruppresor över Kvarken och destinationsbolag). Frågorna har berört färjeförbindelsens och flygförbindelsernas betydelse för turismnäringen, inkl påverkan av pris och olika standardfaktorer.

2 Gods- och passagerarflöden

2.1 Utveckling av trafikutbud och priser

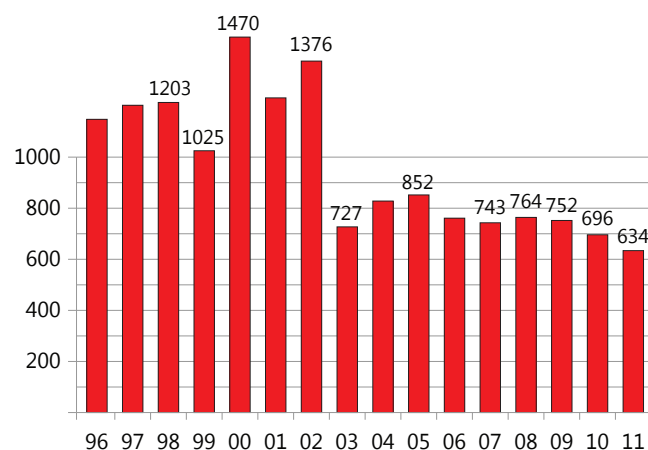
Trafikutbudet över Kvarken har varit relativt konstant under de senaste åren. Färjetrafiken har under 2000-talet bedrivits med 7-8 dubbelturer per vecka med undantag för kortare avbrott när is- eller väderförhållanden orsakat stopp i trafiken eller när fartyget behövt tas in på service (se fig 2.1). Under vintern 2012 gick trafiken med 6 dubbelturer per vecka (figur 2.3).

Under 1990-talet var biljettpiserna på motsvarande nivå som för Ålandstrafiken, vilket idag motsvarar en nivå på ca 10-15 Euro per enkelresa.

Under början av 2000-talet höjdes biljettpiserna kraftigt för att kompensera intäktsbortfallet från den skattefria ombordförsäljningen, först till 30 Euro och sedan till en nivå kring 60 Euro per enkelresa, se tabellen i figur 2.2.

2011 skedde den sista prishöjningen till 65 Euro för en enkelresa, delvis för att kompensera högre bunkerkostnader.

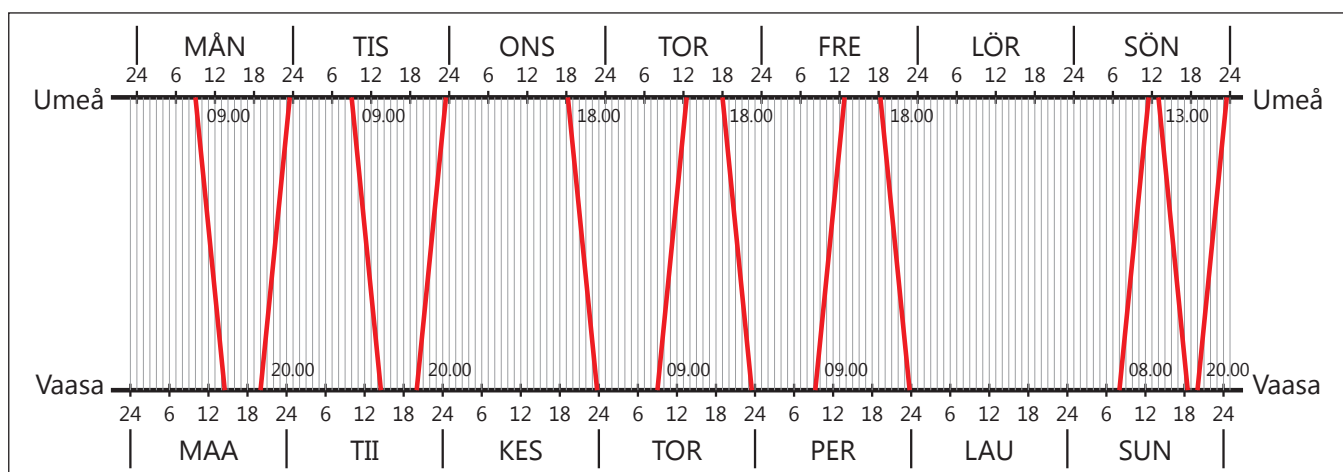
2012 har biljettpiset mer än halverats sedan konkursförvaltaren börjat driva trafiken.



Figur 2.1 Antal turer per år 1996-2011. Minskningen 2001-2003 berodde på att taxfree-försäljningen upphörde. Minskningen 2011 berodde till stor del på det svåra isläget under mars månad. Källa: RG Line AB

År	Vuxen	Barn	Student/ pensionär	Bil
2007	55€	28€	42€	55€
2008	60€	30€	45€	65€
2009	65€	32€	47€	65€
2010	60€	30€	45€	65€
2011	65€	32,5€	60€	90€
2012	30€	15€	30€	50€

Figur 2.2 Utveckling av biljettpiserna 2007-2012. Under våren 2012 är vuxenpriserna 25 euro.



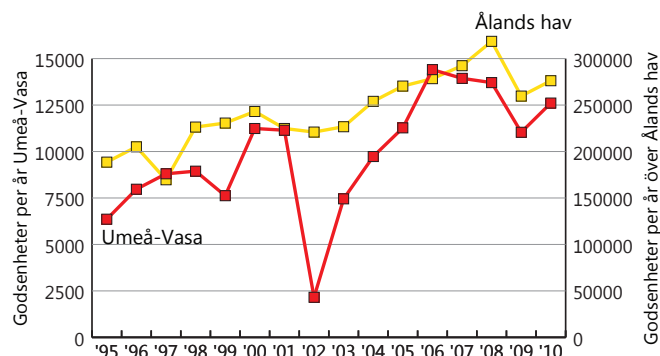
Figur 2.3 Turlista vintern 2012 med 6 turer per vecka. Från april tillkommer en dubbeltur på onsdagar och trafiken förstärks ytterligare under juli månad då det går 10 dubbelturer per vecka.

2.2 Godstrafikens utveckling

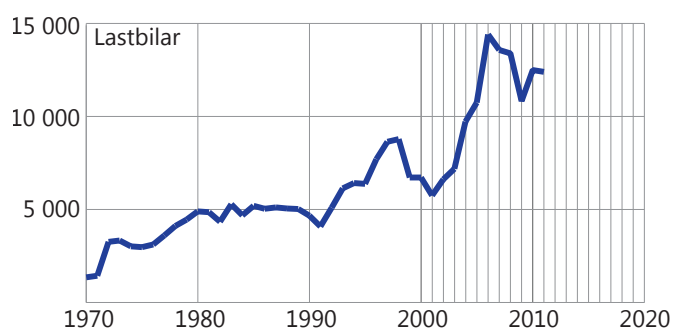
Godstrafiken på färja mellan Sverige och Finland har ökat starkt, se figur 2.4. Antalet godsenheter ökade totalt med cirka 40 procent 1998-2008. De många färjeturerna över Ålands hav bidrar till att godsflödena är mycket stora i detta stråk. Finnlinks roro-linje Kapellskär-Nådendal har idag 44% av de färjeburna lastbilstransporterna mellan Sverige och Finland, 128 000 enheter.

Ökningstakten har också varit stark över Norra Kvarken, se figur 2.5. Antalet godsenheter ökade med cirka 53 procent 1998-2008. Den globala finanskrisen innebar generellt mindre handelsutbyte mellan Sverige och Finland och 2009 föll godsvolymnerna, både över Ålands hav och över Norra Kvarken.

Under 2010 och 2011 har transportvolymerna åter ökat och 2011 faktades 12 396 enheter över Kvarken, vilket är 14% fler än 2009.



Figur 2.4 Godstrafikens utveckling mellan Sverige och Finland 1990-2010. Minskningen för RG Line över Kvarken 2002 berodde dels på olämplig färja för gods, dels på att Botnia Link trafikerade Vasa-Härnösand och vissa turer Vasa-Umeå.



Figur 2.5 Godstrafikens utveckling över Norra Kvarken 1970-2011

2.3 Persontrafikens utveckling

Passagerarvolymerna

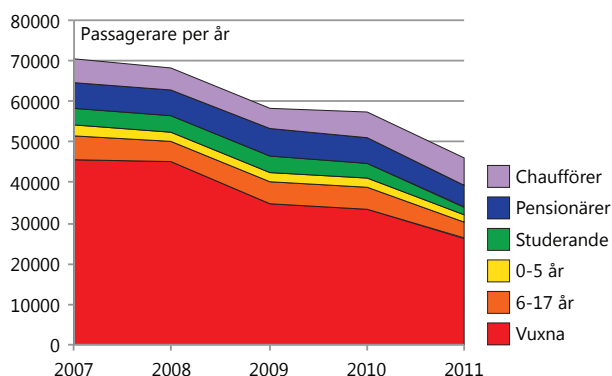
Passagerarvolymerna mellan Finland och Sverige har legat relativt stabilt de senaste decennierna med mellan 8 och 10 miljoner resor per år, se figur 2.6.

Passagerarflödena med de många färjelinjerna över Ålands hav är stora och bygger till stor del sitt underlag på bibehållen taxfree. Flödena över Norra Kvarken var fram till 1999 också stora i förhållande till befolkningsunderlaget.

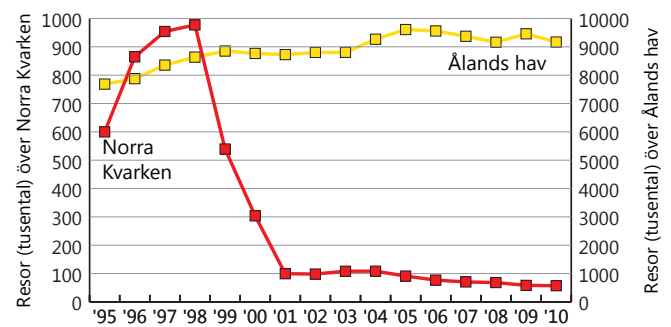
Passagerarvolymerna över Kvarken minskade dramatiskt till ca 90% på några år efter EU-inträdet och att den skattefria ombordförsäljningen ensidigt upphörde för linjen. Biljettpriserna höjdes kraftigt och fartyget byttes ut, först till en äldre passagerarfärja och sedan till dagens ropax-fartyg, vilket ytterligare reducerade passagerarflödena.

Resandets sammansättning

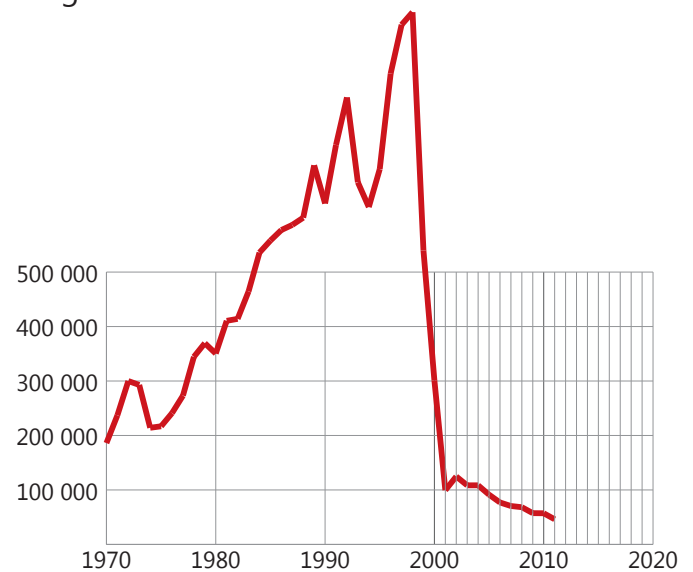
Passagerarundersökningar genomfördes senast 2004 (på uppdrag av Kvarkenrådet) och 2007-2008 (på uppdrag av RG Line). Den 9 mars 2012 gjordes intervjuer med passagerare ombord på en dubbeltur på färjan. I stickprovsundersökningen intervjuades 90 av totalt 141 passagerare



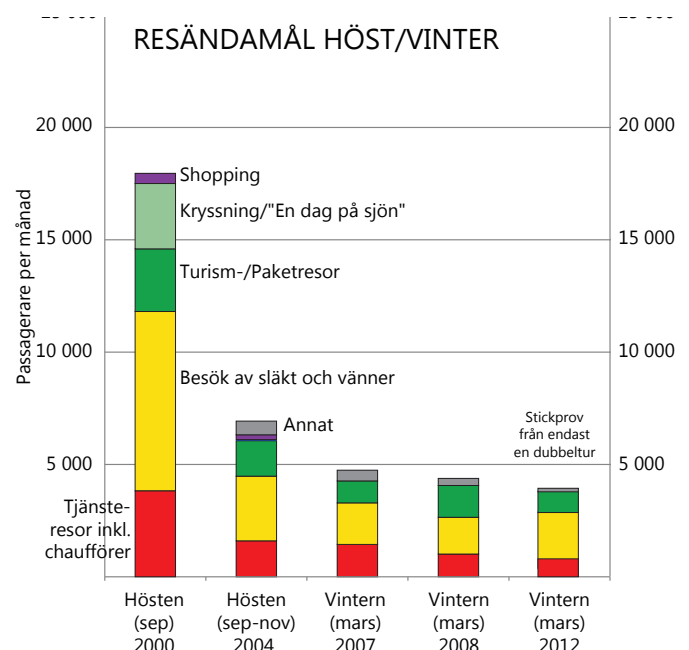
Figur 2.8 Biljettstatistik från RG-line 2007-2011. Den vanligaste biljettypen "vuxna" har minskat med 42%. Studenter har minskat mest, 51%, beroende på kraftig prishöjning 2011. Antalet lastbilschaufförer har ökat något.



Figur 2.6 Passagerartrafikens utveckling mellan Sverige och Finland 1990-2010



Figur 2.7 Antal resor över Kvarken 1970-2011. Med de lägre biljettpriserna växer resandet starkt under våren 2012.



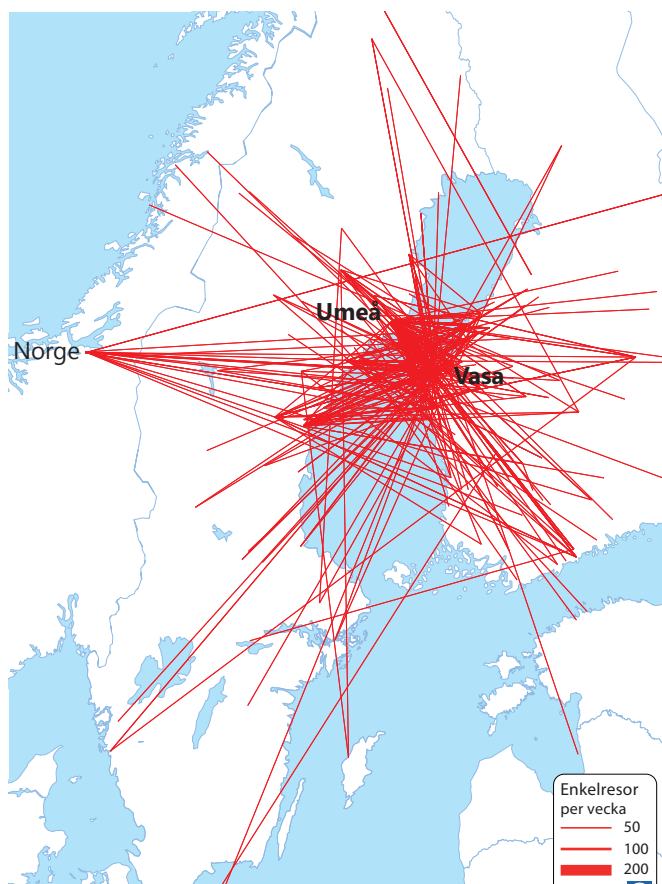
Figur 2.9 Fördelning av angivna resändamål vid resenärsintervjuerna 2000-2012.

Resandet är störst mellan Vasa stad och Umeå kommun (ca en tredjedel av resorna 2004, se fig 2.10). Samtidigt fanns många långa resor, varav vissa resor hade start och mål i Helsingforsregionen, östra Finland resp i norska Trøndelag och Nordland. Stickprovsundersökningen 2012 indikerar att de längsta resorna därefter minskat i andel (men man får vara försiktig med alltför långtgående slutsatser, eftersom stickprovet var litet och endast avsåg en veckodag under vårvintern).

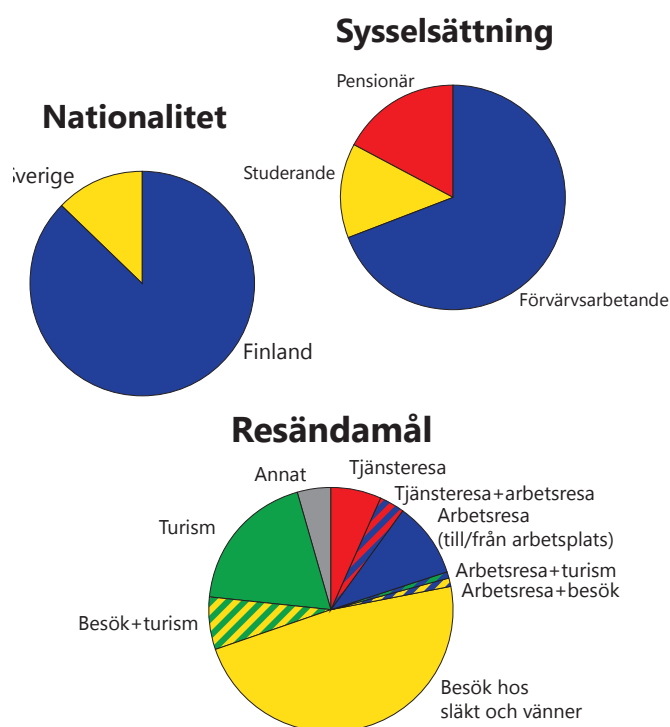
Ungefär 2/3 av passagerarna (9 mars 2012) är förvärvsarbetande och ca 1/6 vardera är pensionärer och studerande.

Mer än 80% är finska medborgare och nära 20% är svenskar.

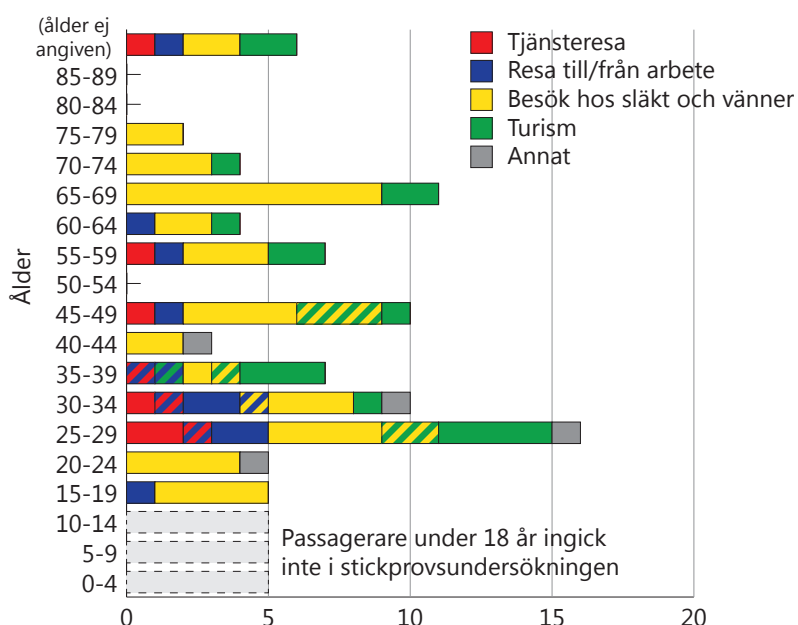
Det vanligaste resändamålet på de undersökta turerna 2012 är besök hos släkt och vänner, som angavs av drygt hälften av resenärerna, se figur 2.11. Ca en fjärdedel angav turism, ibland i kombination med besöksresa. Ca en fjärdedel bestod av tjänsteresenärer och arbetspendlare. På de två studerade turerna fanns totalt 20 lastbilar, vilket innebar att lastbilschaufförerna var ca 15% av passagerarna ombord.



Figur 2.10 Resandets geografiska omfattning enligt resvaneundersökningen 2004. Observera att resorna till Övriga Norge (som här visas till/från Trondheim) är spridda över Nord- och Sör-Trøndelag och ned till Molde.



Ålder och resändamål



Figur 2.11 Resultat från stickprovsundersökningen på färjeturerna den 9 mars 2012. (Endast personer äldre än 18 år intervjuades.)

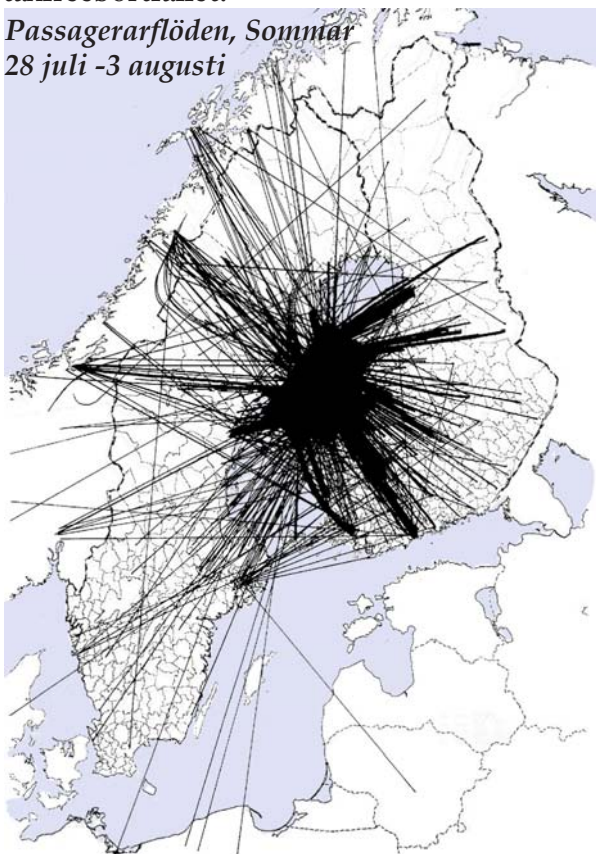
2.4 Passagerartrafiken 1997 - analytisk återblick

Persontrafiken studerades under två veckor, 28/7-3/8 resp 22/9-28/9 1997. 58 000 resp 12 000 passagerare åkte över Kvarken under juli/augustiveckan resp septemberveckan.

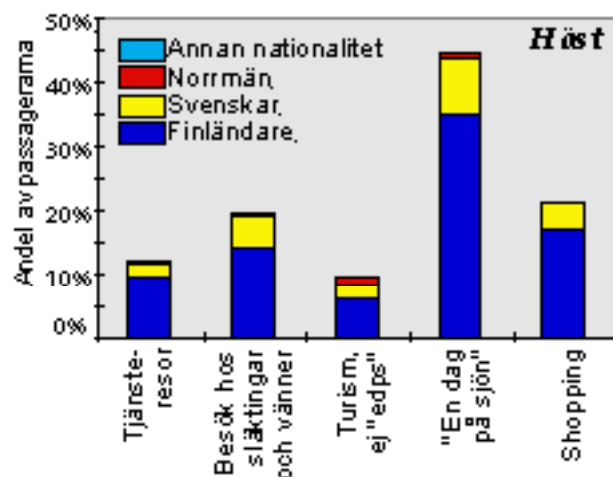
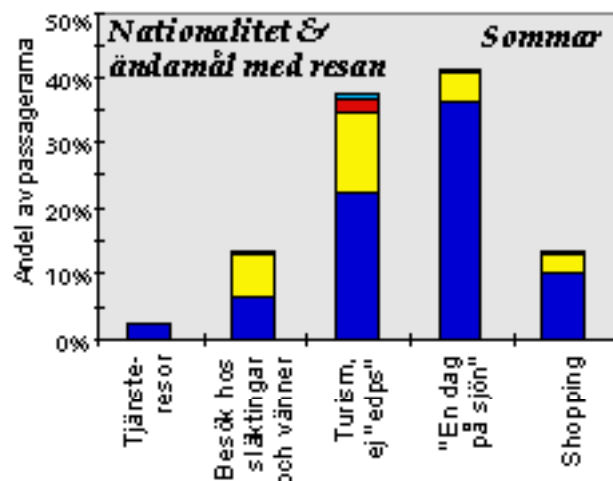
Färjan användes per vecka för ca 1500 tjänstesor (lika mycket som med flyg Vasa-Helsingfors), 2 000-8 000 resor för besök hos släkt och vänner samt 1 000-22 000 turistiska resor (exkl endagsresor). 6 000-30 000 var "en dag på sjön"- resor och shoppingresor, som minskat kraftigast i andelar efter att taxfree avvecklades. 23% av septemberresenärerna hade åkt 4 gånger eller fler under det senaste året, vilket indikerade arbetspendling och besök hos släkt och vänner.

Vissa delar av resemaknaden, bl a finländarnas resor för alpin turism i Sverige, julhandeln och hemresorna kunde av årstidsskäl inte fångas in av 1997:års studie. Av dessa har särskilt de alpina resorna minskat mycket kraftigt efter taxfreebortfallet.

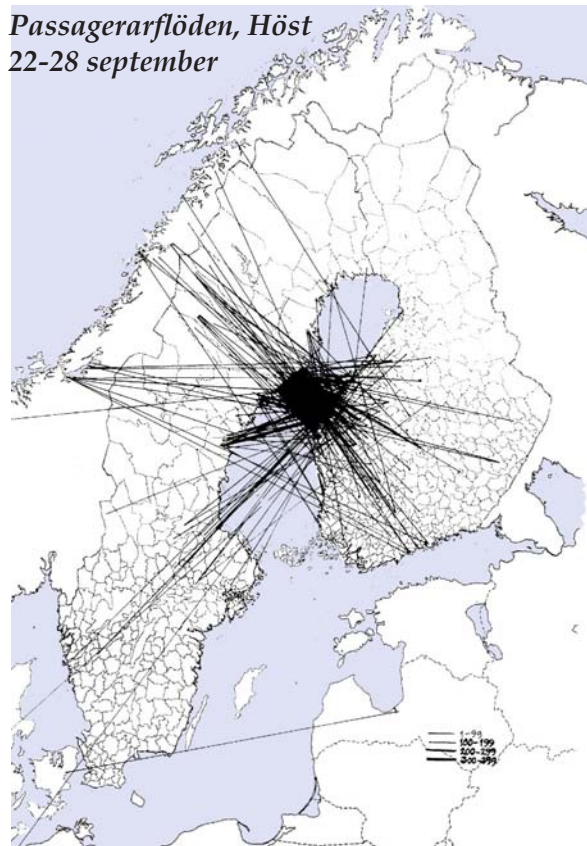
*Passagerarflöden, Sommar
28 juli -3 augusti*



Semesterveckan i juli/augusti kännetecknades av kryssningsresor och långväga turismresor.



*Passagerarflöden, Höst
22-28 september*



Septemberresandet hade större andel kortväga resor i tjänsten, för besök, utbildning etc.

Passagerarnas resmönster

Den passagerarundersökning som gjordes behandlade dels resmönster, dels resenärernas inbördes värdering av biljettpris, restid, turtäthet, taxfree och övrigt utbud på båten.

Nationalitet

Drygt 70% av passagerarna kom från Finland, drygt 20% från Sverige och ca 5% från övriga länder, främst Norge.

Nyttjande av utbudet på färjan

	28 juli-3 aug	22-28 sept
Tax free	97%	93%
Restaurang	62%	54%
Cafeteria	68%	72%
Bar	55%	53%

Passagerarnas värderingar

"Stated Preference"-studien möjliggjorde att de olika resenärskategoriernas värderingar kunde räknas fram. De resulterande skattningarna av resenärernas upplevda uppoffring av restid, turtäthet etc visade förhållandevis låga värden. Detta visade att färjan, förutom att vara ett transportmedel, även hade attraktioner som minskade resuppoffringen, vilket höll uppe resandet, sänkte biljettpriset och höjde serviceunderlaget.

Passagerarnas värdering av restiden

Kategori	juli-aug	sept.
Tjänsteresor	40 SEK/h	23 SEK/h
Besöksresor	22	20
Turism	14	15
(exkl en dag på sjön)		
En dag på sjön och shopping	10	12

Tjänsteresenärerna värderade tiden högst, dock inte lika högt som på andra färdssätt, vilket beror på att man inte enbart uppfattade restiden som en uppoffring.

Tjänsteresenärer som åkte i grupp upplevde endast en tredjedel så stor tidsuppoffring som tjänsteresenärer som åker ensamma, vilket hängde samman med att restiden nyttjades för konferenser och/eller umgänge. Tjänsteresenärer lade också vikt vid turtätheten, tax-free och övrigt utbud på båten.

Besökare av släkt och vänner (inkl arbetspendlare) värderade samtliga faktorer relativt lika som tjänsteresenärerna, men hade lägre restids- och turtäthetsvärdering.

De stora resenärsgруппerna "en dag på sjön", turism och shopping satte särskilt högt värde på tax-free och på båtens utbud i övrigt. De turistiska resorna hade stor medelreslängd särskilt på sommaren. En djupare studie av "en dag på sjön"-resenärernas geografiska mönster visade betydligt längre medelreslängd än väntat. Många av dessa resor fungerade sannolikt som ett slags turistiska resor med färjeresan som en av flera attraktioner.

3 Betydelse för berörda regioner

3.1 Näringslivet

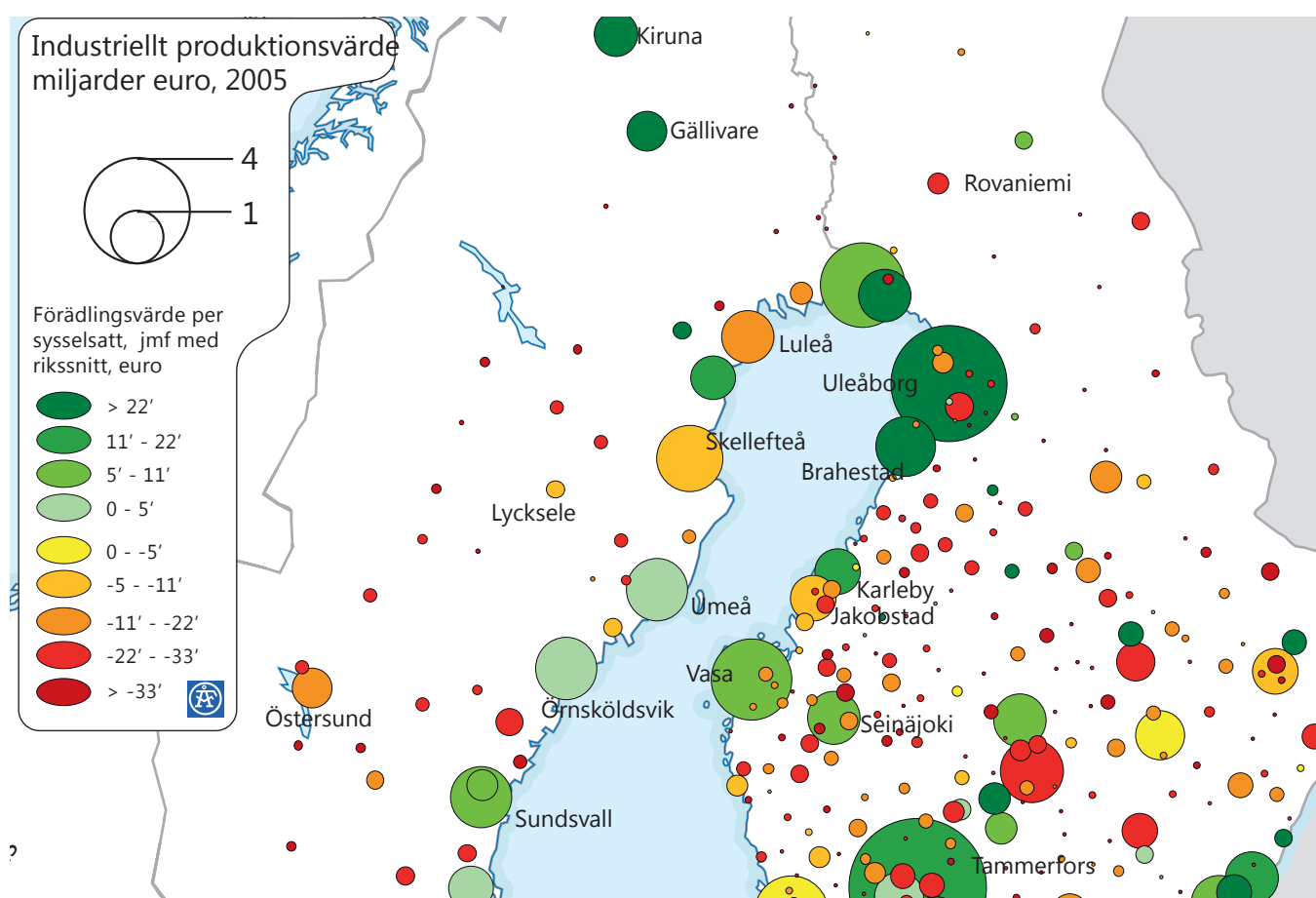
Kvarkentrafiken har fortfarande stor betydelse för näringslivet dels genom godstransporterna och dels genom att persontransporterna möjliggör företagssamverkan, arbetspendling, utbildningspendling och sammanhållning av sociala relationer mellan Sverige och Finland.

För Västerbotten har finlandstrafiken en viktig funktion för flera större företag bl a inom den mekaniska industrin och inom pappersindustrin. Den tidigare stora andelen finländare på båten, turister, tjänsteresenärer och arbets- och studiependlare, har varit en viktig resurs för sjukvård och näringsliv på den svenska sidan, men denna betydelse har minskat efter biljettprishöjningen till följd av avskaffandet av tax-

free.

Kvarkenregionens båda sidor står för sammantaget stora industriella produktionsvärden, som dessutom ökar jämfört med respektive rikssnitt. Med bättre färjetrafik över Kvarken kan synergier tas tillvara och de industriella produktionsvärdena kan höjas ytterligare främst i Kvarkenregionen, men även i angränsande regioner.

Motsvarande gäller även för de turistiska aktörerna, varvid många utbud, t ex Tropiclandia och Wasalandia, samt närliggande hotell i Vasa byggt upp sina verksamheter på en tidigare väl fungerande färjetrafik.



Figur 3.1 De industriella produktionsvärdena är stora i Kvarkenregionen. Tillväxten och exportandelarna är också höga, särskilt i Österbotten

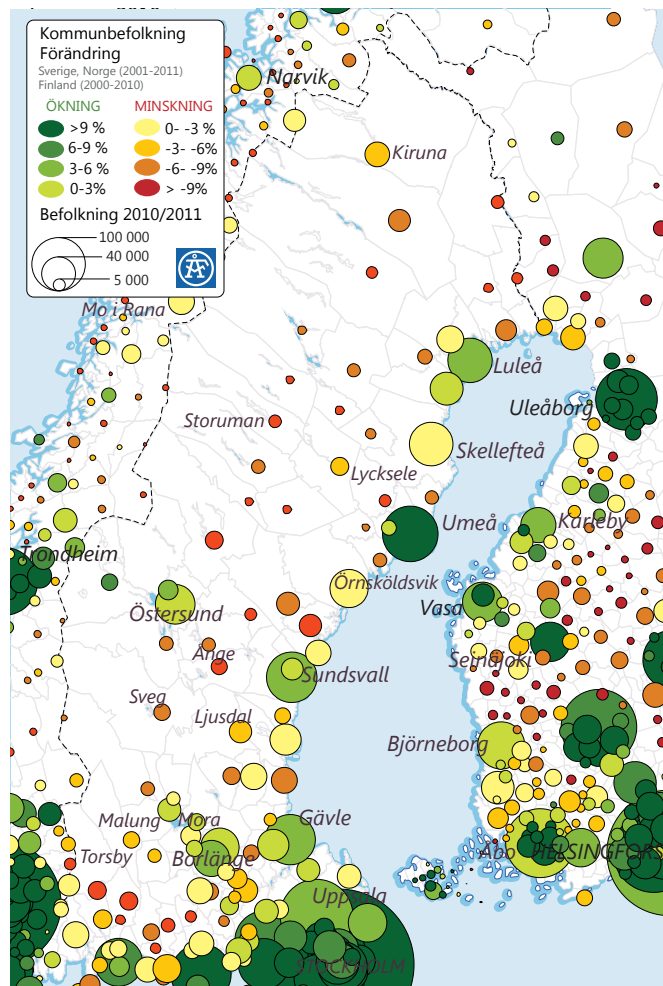
3.2 Befolkning

För enskilda individer har färjetrafiken stor betydelse för möjligheten att bo, arbeta, studera eller turista i en betydligt större närregion än i det egna landet.

För många som har sitt ursprung på andra sidan Kvarken är förbindelsen mycket viktig för att kunna upprätthålla kontakter med släktingar och vänner.

Fram till 2000 rådde ett relativt stort kulturutbyte mellan de båda sidorna av Kvarken. Dessutom förekom ungdomsutbyte bl a inom idrott och skola. Detta utbyte har reducerats kraftigt, vilket motverkar både Finlands, Sveriges och EU:s sammanhållningsambitioner.

Fram till 2000 hade färjan många finska skidturister till Bygdsiljum och Angnäs i Umeås näromgivning, Västerbottensfjällen och Åre. Detta utbyte har reducerats kraftigt och finska skidturister åker nu betydligt längre sträckor till finska Lappland.



Figur 3.2 Befolkningsutveckling i kommunerna de senaste 10 åren.

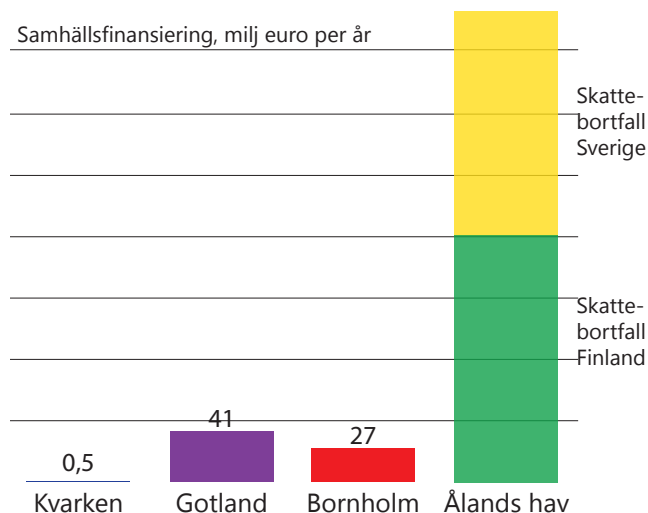
4. Jämförelser med andra färjelinjer

Tabell 4.1 och figur 4.2 och 4.3 visar mycket stora skillnader mellan olika färjelinjer, främst beroende på om taxfreeförsäljning finns kvar (över Ålands hav) och om betydande samhällsfinansiering i övrigt föreligger (Nynäshamn/Oskarshamn-Gotland resp Køge/Ystad-Rønne).

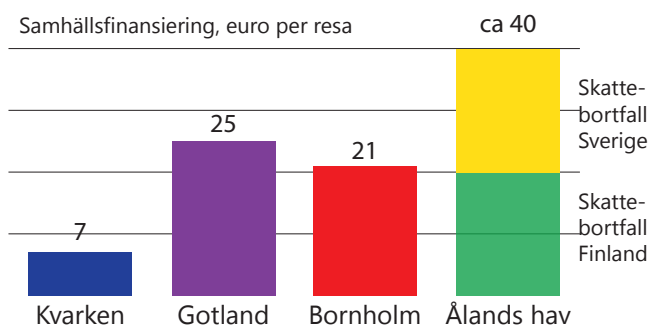
Gotlandsfärjorna har trots avståndet mycket korta restider till följd av att moderna snabba färjor sattes i trafik 1999 och 2003. Gotlandsfärjorna samhällsfinansieras med drygt tre gånger så stort belopp per resa som Kvarkentrafiken och Bornholmstrafiken. Taxfree över Ålands hav innebär i praktiken ca 6 ggr så hög samhällsfinansiering per resa som Kvarkentrafiken.

Kostnaden att ta med personbil på färjan är låg över Ålands hav och relativt låg även till Gotland, medan kostnaden är ca 5 resp 3 ggr så hög över Kvarken. Kostnaden att ta med bil till Bornholm är hög, vilket torde hänga samman med de korta avstånden på Bornholm och att danska staten vill undvika alltför mycket biltrafik på Bornholm.

Komforten är hög på färjorna över Ålands hav, beroende på de fördelaktiga ekonomiska förutsättningarna. Även Gotlands- och Bornholmstrafiken har hög komfort med nya färjor. Äldsta Bornholmsfärjan byggdes så sent som 2005.



Figur 4.2 Total statlig och regional finansiering av 2012 Kvarkenförbindelsen och jämförbara färjelinjer i Östersjön.



Figur 4.3 Statlig och regional finansiering 2012 per passagerare på de linjer som berörs. (Räknat på bedömda 70000 passagerare över Kvarken, i övrigt siffror för 2010.)

	Umeå - Vasa	Mariehamn - Kapellskär	Mariehamn - Stockholm	Visby - Oskarshamn	Visby - Nynäshamn	Køge - Rønne	Ystad - Rønne	Trelleborg - Sassnitz
Sträcka (km)	96	67	152	100	148	170	70	111
Restid hh.mm	4.30	2.00-2.30	6.00	2.00-3.00	3.30	6.30	1.15-2.40	4.00
Enkelbiljett	30 €	8 €	11 €	14 €	14 €	30 €	20 €	13 €
Bil m. pass						170 €	120 €	100 €
Personbil	50 €	7 €	11 €	18 €	18 €			
Buss m. 24 pass								220 €
Shopping	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja			Ja
Restaurang	Ja, café	Ja	Ja	Ja	Ja			Ja
Övriga nöjen	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja			Ja
Tax-free	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej

Figur 4.1 Pris- och standardfaktorer på andra färjeförbindelser i Östersjön

5 Analys av problemen i färjetrafiken

5.1 Identifierade problem

Höga biljettprisnivåer

De passagerarenkäter som genomförts efter taxfreebortfallet mellan Umeå och Vasa visar att biljettpriset är den faktor som klart mest påverkar passagerarvolymerna.

Våra analyser och bedömningar visar att de höga prisnivåerna starkt bidragit till fortsatt minskning av passagerartalen. När den skattefria ombordförsäljningen upphörde kompenenserade rederiet med kraftigt höjda biljettpriser, vilket minskade resandet betydligt mer än vad som kunde förklaras med enbart borttagen tax-free. Resultatet blev en kraftig negativ spiral för resandet och för intäkterna från persontrafiken.

I samband med den socioekonomiska studien 2010 analyserades biljettprisets påverkan på olika resenärskategorier, baserat på grunddata från resvaneundersökningarna 2000 och 2004. Den tydliga slutsatsen av analysen var att biljettprisnivån 60 Euro, som gällde 2010, låg 50-100% högre än vad som kunde motiveras om rederiet ville maximera biljettintäkterna. Biljettpriserna hade uppenbart satts baserat på ett fokus på att hålla nere kostnaderna för ombordpersonal och andra omkostnader för passagerartrafiken.

Biljettpriserna var alldeles för höga för att tillgodose medfinansierande aktörers intresse av att öka resandet (Finska staten, Österbottens förbund, Vasa kommun och tidigare även Västerbottens landsting och Umeå kommun).

Låg upplevd fartygsstandard

Många av passagerarna som intervjuades 9 mars 2012 såg behov av en fräschare båt och bättre standard ombord. Stolarna upplevs emellertid bekväma och matutbudet uppfattas som tillräckligt, men med förbättringsmöjligheter.

Med tanke på att resändamålen för de som rest efter de kraftiga biljettprishöjningarna i huvudsak är av karaktären "måsteresor", är det betydligt viktigare för de kvarvarande resenärerna att förbindelsen finns, än hur standarden är ombord.

Konferensutrymmen efterfrågades inte av de passagerare som var ombord vid stickprovundersökningen 9 mars 2012, men vår bedömning är att konferensmöjligheter sannolikt skulle öka marknaden för färjan. Detta stöds även av de turismintressenter vi talat med.

De resenärer som reser idag efterfrågar inte heller särskild ombordförsäljning, annat än ett bättre restaurangutbud.

I undersökningen framkom flera standardhöjningar som dagens passagerare önskar och som är relativt enkla att åtgärda:

- Internet ombord, och eluttag som möjliggör uppkoppling via bärbar dator eller mobiltelefon/surfplatta.
- Lekutrymme, eller någon större yta där barn kan "leka av sig"
- Bättre utblickar mot havet. Nuvarande fönster är små och svårtillgängliga.

Låg tillgänglighet

Färjeterminalerna på båda sidor är idag endast tillgängliga med bil eller taxi. Under 1990-talet och även under början av 2000-talet fanns anslutande busstrafik, något som saknas idag.

Många av de intervjuade passagerarna poängterade detta spontant, utan att någon särskild fråga i enkäten berörde detta.

Även de intervjuade turismintressenterna påpekade att bristande kommunikationsmöjligheter till färjelägena minskar turistflödena för resande utan bil.

Trafikens tillförlitlighet

Den rapportering som varit i medierna de senaste åren har i viss grad överdrivet fokuserat på problem med färjetrafiken. Inställda turer, driftstörningar beroende på främst is och nu senast turerna kring RG Lines ekonomiska problem. Detta har bidragit till den fortsatt minskning av passagerartalen.

Även turismföretag är försiktiga med satsningar på turism över Kvarken, eftersom den negativa mediasrapporteringen försvårar marknadsföringen av paketresor och aktiviteter.

Enligt de passagerare som intervjuades ombord 9 mars 2012 är trafikens tillförlitlighet av större betydelse än turtätheten. Resan mellan Umeå och Vasa var tidigare ofta en delresa i en längre reskedja mellan större omland på båda sidor om Kvarken. Stickprovsundersökningen från den 9 mars indikerar att det är lägre andelar än tidigare, som ska längre än till Umeå på den svenska sidan eller Vasa/Korsholm på den finska. Detta kan hänga samman med att reskedjorna nu är kortare, men kan också bero på det begränsade intervjuunderlaget och årstiden.

Tidtabellen

I de passagerarundersökningar som genomförts under 2000-talet har restid, turtäthet eller tidtabell liten inverkan på persontrafikresandet, i jämförelse med prisnivåerna. Tidtabellen är nu lagd med stort fokus på godstrafikens behov.

I intervjuer med turismföretagare framkom dagens tidtabell som ett hinder för utökad turism. Närheten mellan Vasa och Umeå främjar korttidsurism över dagen eller i form av weekendresor, men den nuvarande tidtabellen gör detta svårt. Resa över dagen är nu möjligt två dagar per vecka i respektive riktning och enligt konkursförvaltaren kan man efter prissänkningen se att enstaka resor nu bokats fram och tillbaka under samma dag.

5.2 Effekter för resenärer

De identifierade problemen i trafiken har gett olika effekt på olika resenärskategorier.

Tjänsteresenärer

Tjänsteresenärerna är de som i alla undersökningar visat sig vara minst priskänsliga, men samtidigt den grupp som (frånsett lastbilschaufförerna) värderar en snabb resa högst. Lastbilschaufförerna som följer med sina fordon ingår också i gruppen tjänsteresenärer.

Vid undersökningen 1997 var antalet tjänsteresor med Kvarkenfärjan hela 1 500 per vecka, dvs lika många som antalet flygresenärer Vasa-Helsingfors. Nu är antalet tjänsteresenärer på Kvarkenfärjan endast 150-200 per vecka (Andelar från RG Line 2008, räknat på antal resor 2011).

När intervjuundersökningarna genomfördes 2000 och 2004 fanns endast alternativen färja över Kvarken och bil via Haparanda/Torneå. Sedan dess har taxifyget blivit mer konkurrenskraftigt och dessutom har reguljära flygningar inletts mellan Umeå och Vasa. Prishöjningarna på färjan tillsammans med flygets mycket kortare restid har inneburit att tjänsteresenärerna i stor utsträckning gått över till flyget eller valt andra samarbetspartners.

En standardfaktor som påverkar tjänsteresandet är möjligheten att arbeta ombord. I de stora passagerarfärjorna på 1990-talet fanns särskilda konferensavdelningar och bra utrymmen för att arbeta ombord.

Under 2000-talet har arbete allt mer blivit beroende av datorer och nätverksuppkoppling. Internetaccess saknas ombord, och är något som efterfrågas av flera av de resenärer som intervjuades 2012.

Arbets- och studiependlare

Under 1990-talet fanns en väsentlig grupp *arbets- och studiependlare* med bland de intervjuade. Dessa kunde, beroende på lågt pris och stort utbud veckopendla med båten till arbete och studier. I huvudsak var det finländare som arbetade eller studerade i Umeå. Det finns fortfarande finländare men färre, som arbetar och studerar på den svenska sidan. Beroende på att de nu reser hem betydligt mera sällan svarar många istället "besök hos släkt och vänner" på resändamålet.

Turister

En stor andel av passagerarna 1997 och 2000 angav turism, kryssning eller shopping som resändamål. Idag är turistflödena mycket små trots att potentiell marknad bedöms finnas på båda sidor om Kvarken. Turismströmmarna över Kvarken går enligt resvaneundersökningen 2004 främst i öst-västlig riktning, men trots detta hade Umeå endast 8 100 finska gästnätter år 2010, vilket kan jämföras med drygt 39 000 norska och ca 10 000 tyska gästnätter samma år.

Intervjuade turismföretagare menar att färjetrafikens utformning idag innebär en stor flaskhals för utökat turistresande. Det största hindret anses ha varit biljettpriset, som avskräckt både resenärer och satsningar från turismföretag. Dessa synpunkter stärks av de nyligt ökade turistströmmarna till följd av de kraftigt sänkta biljettpriserna.

Det minskade turistresandet på färjan har till viss del kanaliserats om till biltrafik via Haparanda/Torneå. (Härvid blir samtidigt finska Levi och Yllös tydligare alternativ.) Enligt turismföretagare i Västerbottensfjällen är flexibiliteten som kommer med att resa med egen bil väldigt viktig, främst för barnfamiljer med fjällen som resmål. De höga priserna för bilplats på färjan har gjort att fjällturisterna minskat och att stor del av de kvarvarande strömmarna väljer att köra runt Kvarken eller att åka till Levi och Yllös i finska Lappland.

IKEA i Haparanda motiverar omvägen för många turister, som väljer att stanna till för att shoppa på väg hem från resmålet. Flyglinjen Umeå-Vasa-Riga bedöms endast ha haft marginell påverkan på turistströmmarna mellan Umeå och Vasa.

Senare års stora utbud av lågprisflyg till övriga Europa har skapat nya turismmarknader, där mer avlägsna och exotiska resmål ökat kraftigt. De öst-västliga flödena mellan Umeå och Vasa tappar till fördel för mer södergående turism.

En ny trend ökar attraktiviteten hos Umeå och Vasa. Det exotiska i norr lockar turister i syd-nordlig riktning från länder som Schweiz, Frankrike, Belgien, Polen och Storbritannien. Enligt SCB ökade antalet gästnätter i Västerbotten med 7% under 2011, vilket också var den största ökningen i hela Sverige. Bristfälliga kommunikationer över Kvarken och till och från hamnarna gör det svårt att dra synerginyttor av regionernas ökade turism. I intervjun med chefen på turistbyrån i Umeå framkom ett starkt intresse från utländska turister att kombinera Umeåbesöket med en tur till Vasa, men svårigheterna att ta sig till hamnen i Holmsund har visat sig vara en stor begränsning.

Besök hos släkt och vänner

Besök hos släkt och vänner har enligt de senaste passagerarstudierna varit det resändamål som dominerat huvuddelen av året. Detta resändamål har ofta starka kopplingar till arbetspendling. Med de sämre och dyrare färjeförbindelserna torde många, som tidigare arbetspendlat ofta, pendla mera sällan och därför karaktärisera resan som besök hos släkt och vänner.

Vid den undersökningen i mars 2008 stod besök hos släkt och vänner för 37% (RG Line, 2008). Hösten 2004 var andelen 45%. I stickprovsundersökningen 2012 var detta resändamål också klart vanligast.

Denna grupp har ett stort behov av färjetrafiken för att kunna upprätthålla och utveckla

sociala band över Kvarken. Dessa sociala band är mycket viktiga genom att de ofta ligger till grund för näringslivssamverkan och olika former av kultur- och kunskapsutbyte som är av stor långsiktig nytta för samhället.

Detta resändamål har också en stark koppling till arbetsmarknadssamspelet mellan Finland och Sverige, eftersom det ofta är personer som flyttat till det andra landet för arbete. Med försämrade resmöjligheter väljer många i denna grupp att flytta tillbaka till hemlandet och därmed minskar arbetskraftsutbytet. Detta har under 2000-talet bland annat märkts inom sjukvården och industrin i Västerbotten.

5.3 Effekter för godstransportörer

Godstransporterna över Kvarken har ökat kraftigare än övrig handel mellan Sverige och Finland, vilket hänger samman med den starka tillväxten i Österbotten och Västerbotten och ökat näringslivssamarbete mellan länderna.

Trots detta visade studien 2010 att många godstransportörer väljer rutten via Haparanda/Torneå av prisskäl och även på grund av de osäkerheter som finns avseende färjans tidtabell under delar av året.

Kvarkenfärjetrafikens tillkortakommanden med issituationen i mars 2011 innebar långa uppehåll i godstrafiken. Ingen särskild studie är gjord av vilka konsekvenser dessa avbrott inneburit för näringslivet. Baserat på studier av stora oplanerade avbrott på den svenska Stambanan (Ekträsk 2005, Aspeå 2008 och Grötingen 2011), består näringslivseffekterna av produktions- och försäljningsbortfall, ökade lagerhållningskostnader och ökade transportkostnader, när transporterna behöver ta andra vägar. Genom avbrotten ser också vissa företag över sina transportlösningar och väljer långsiktigt mer tillförlitliga alternativ.

5.4 Effekter för samhället

Färjetrafikens problem har inneburit negativa effekter för samhället utöver summan av effekterna för passagerare och godstransporter.

Trafiken över Kvarken binder samman två regioner i Europa som har starka historiska band och stora samverkanspotentialer. Det försvårade och kraftigt minskade persontrafikutbytet har dramatiskt tunnat ut samspelet och sammanhållningen under de senaste 12 åren.

Arbetsmarknadseffekter

Arbetsmarknaderna är starka på båda sidor om Kvarken och utvecklingen är positiv, bland annat kopplat till näringslivstillväxten och de stora infrastruktur- och tillgänglighetsförbättringar som genomförs på respektive sida. Genom att tillgängligheten över Kvarken samtidigt försämrats kraftigt har samspelsflödena behövt ändras till att bli mer inomregionala och interregionala på respektive sida.

Även om dagspendling över Kvarken inte är möjlig beroende på restiderna har det länge funnits veckopendling över Kvarken, i huvudsak från Finland till Sverige. I slutet av 1990-talet, när arbetspendlingen var som störst, arbetade 150 personer från Finland i Umeå kommun. Detta antal har reducerats, men av stickprovsundersökningen ser vi att det fortfarande finns passagerare som ser sig som arbetspendlare.

Effekter för kompetensförsörjning

Umeå Universitet har sedan starten haft relativt många studenter från Finland, genom att Kvarkestrafiken fungerat året runt. Universitetet har också haft betydelse för kompetensförsörjningen för arbetsmarknaden i Österbotten, men även i andra delar av Finland.

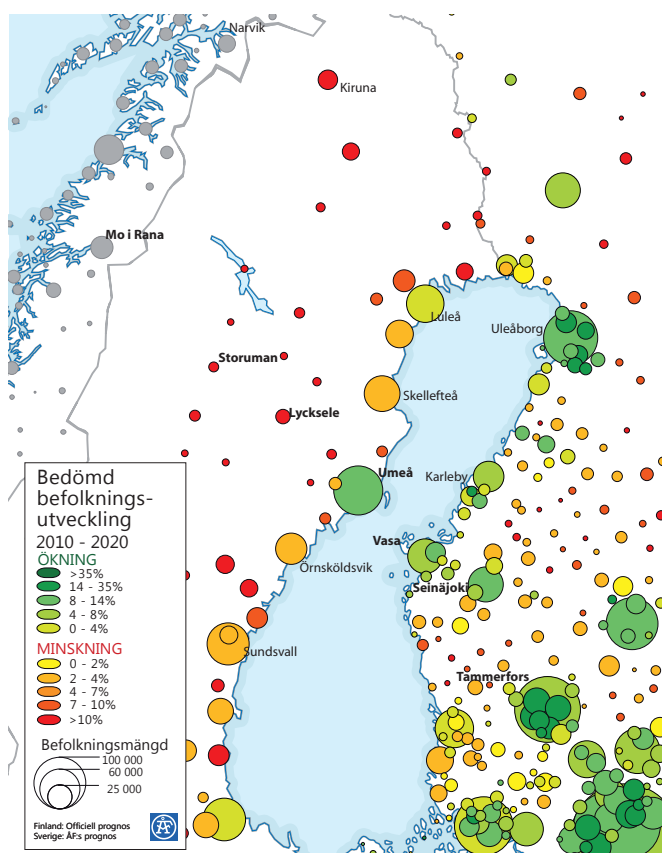
Vasas utbildningsutbud har vuxit starkt under 1990- och 2000-talet och i kombination med de sämre resmöjligheterna (det höga biljettprisets påverkan framgick tydligt i figur 2.8) har studentutbytet minskat.

Effekter på befolkningsutvecklingen

Väl fungerande färjetrafik är en viktig förutsättning för samverkan inom näringsliv och mellan invånare och därmed också för regionerna på båda sidor om Kvarken. Detta påverkar också befolkningsutvecklingen. I figur 4.1 redovisas en befolkningsframskrivning för perioden 2010-2020, där Umeå, Vasa och stadsregionerna i Finland förutspås fortsätta att växa. I bedömningen ingår inte effekterna av de stora satsningar som nu sker på infrastruktur och näringsliv i Västerbotten och Österbotten, och som sannolikt stärker tillväxten ytterligare.

Effekter på näringslivet

På både den svenska och den finska sidan av Kvarken sker nu stora investeringar i näringslivet och i infrastrukturen. Järnvägen genomgår nu en systemförändring i och med att Botnia-banan är klar och den uppgraderade Ådalsbanan tas i drift under 2012. Järnvägen Vasa-Sei-



Figur 4.1 Bedömd befolkningsutveckling de kommande decenniet (från Omvärldsanalysen 2010)

näjoki är nu elektrifierad och stora satsningar sker på godslogistiken, genom nya godsterminaler och utökat godssamarbete genom Nordic Logistic Centre i stråket Mo i Rana-Storuman - Umeå - Vasa, med länkningsmöjligheter från/ till Trondheim.

Tillväxten i Österbotten är bland de starkaste i Finland och industrin är mycket exportintensiv. I inlandet i norra Sverige finns mycket stora investeringsplaner inom gruvnäringen och energisektorn. Både i Norge och Ryssland är tillväxten stark. I norra Norge växer näringslivet genom ökad utvinning av olja och gas, något som förväntas öka befolkning och lokal efterfrågan i regionen.

Turismen ger ett viktigt underlag till regionernas ekonomi och bidrar till ökat samspel mellan länderna. Enligt kommunernas hemsidor omsätter turismen i Umeå och Vasa ca 110 milj euro per år respektive 90 milj euro per år, vilket gör turismnäringen betydelsefull för regionernas tillväxt. På grund av det låga turistflödet över Kvarken står efter taxfreebortfallet finska respektive svenska resenärer för en liten del av denna omsättning trots geografisk närhet och kulturella band.

SCBs statistik visar att Västerbotten år 2010 hade drygt 1,3 miljoner gästnätter varav ca 1,2 % (16000 gästnätter) var finländare. Jämförelsevis står de norska gästnätterna för 14 % och de tyska gästnätterna för drygt 2 %. De svenska gästnätterna stod för 80%. I Österbotten och södra Österbotten redovisades samma år drygt 1 miljon gästnätter varav svenskarna stod för 1,3%, tyskar 0,7% och norrmän 0,5% och den finska andelen uppgick till mer än 90 % (Statistikcentralen).

Samtliga intervjuade turismföretagare menar att deras verksamhet inte är särskilt beroende av kvarkentrafiken idag, detta på grund av att man till stor del har avskrivit turistflödena från grannlandet. De intervjuade är dock eniga om att det finns en potentiell marknad på vardera sida om Kvarken, som man skulle kunna stimu-

lera om färjan var tillförlitlig med långsiktig och turismanpassad tidtabell, skäliga biljettpriser som speglar färjans kvalitet samt transport mellan stad och hamn.

Miljöeffekter

Förutom att främja tillgängligheten inom EU och i östvästlig riktning, är Kvarkenförbindelsen en viktig länk även ur ett miljöperspektiv. Sträckan Vasa-Umeå med färja över Kvarken är 96 km. Detta kan jämföras med 840 km för transporter med den alternativa rutten via Haparanda/Torneå. Ett annat alternativ för gods-transporter är via Åbo, vilket innebär en sträcka på 1000 km (land) + 340 km (sjöfart).

I takt med ökade bränslepriser och politisk styrning inom EU, som syftar till överflyttning av trafik från väg till järnväg och sjöfart är det troligt att vissa delar av den gränsöverskridande trafiken via Haparanda/Torneå överflyttas till färja över Kvarken. Viss överflyttning kan också ske från trafiken över Ålands hav.

6 Utvecklingsstrategier och åtgärder på kort sikt

6.1 Utvecklingsstrategi

För den långsiktiga utvecklingsstrategin är våra rekommendationer från 2010 fortfarande giltiga. På lång sikt bör ambitionen vara att hitta ett fartyg i gott skick med 2000 lanemeter för gods och plats för minst 300 passagerare vid högsäsong. På den korta sikten krävs ett fartyg som är tillförlitligt och minst motsvarar standarden på dagens fartyg.

Ett alternativ till högre kapacitet under högsäsong är frekventare turer. Sommartid är möjligheterna bättre för snabbare och frekventare turer. För terminalhanteringen är det angeläget med ett fartyg som kan lasta och lossa fordon i både för och akter.

För att klara den stora investering som krävs kan det finnas möjligheter till stöd för "floating infrastructure". I den diskussion som förekommer avseende konkurrensneutralitet mellan land- och sjötransporter har "infrastrukturandelen i färjelinjerna skattats till någonstans kring 30% av totalkostnaden.

6.2 Rekommendationer på kort sikt

- Säkerställ att driftstödet kan gå till konkursförvaltaren.
- Se till att Vasa hamn får status som TEN-hamn, för att möjliggöra europeisk medfinansiering till infrastruktur eller andra investeringar.
- Vasa stad och Umeå kommun (alternativt Region Västerbotten och Österbottens förbund) bildar ett gemensamt bolag (eller EGTS-område enligt tidigare diskussioner) för att investera i och finansiera Kvarkentrafiken.
- Förbered att lägga bud på konkursboet, alternativt hyra fartyget av den som köper konkursboet.
- Stärk persontrafiken på kort sikt genom marknadsföringsinsatser och stärkt kollektivtrafiktillgänglighet.
- Arbeta med att tydliggöra trafikens nytta för svenska och finländska staten. Denna nytta kan kvantifieras i form av regional och nationell tillväxt, skatteeffekter, miljö- och klimatnytta, arbetsmarknadseffekter, turismstatistik, mm. Nyttan behöver vara tydligt kopplad till politiska mål.
- Utforma en modell för driftstöd, som innefattar kostnader för fartygsmateriel.

Driftstöd till konkursboet

På kort sikt är det angeläget att den finska statens driftstöd kan gå till konkursförvaltaren för att skona trafikens ekonomi och därmed RG Lines fordringsägare. Arbetsgruppen bör därför föreslå transportministeriet en regeländring som möjliggör detta.

TEN-T-status för Vasa hamn

E12-stråket ingår sedan 2011 i Comprehensive Network för TEN-T på båda sidor om Kvarken. Likaså finns Umeå hamn samt flygplatserna i Umeå och Vasa med i Comprehensive Network. Detta visar att detta är ett prioriterat stråk inom den Europeiska Unionen. Vasa hamn fanns tidigare med som föreslagen TEN-hamn, men finns inte med i kommissionens senaste förslag. För att öka möjligheterna till delfinansiering från Marco Polo eller liknande program är det angeläget att den finska staten återigen rekommenderar att Vasa hamn ges TEN-status. Kvarkestrafikens roll för sammanhållning bör vara ett tillräckligt argument för detta.

Gemensamt bolag

På båda sidor om Kvarken finns bred politisk enighet om att Kvarkestrafiken är viktig. Arbetsgruppen bör genom sina medlemmar förbereda en bolagsbildning (eller EGTS-område), som kan utgöra grund för det praktiska arbetet med en långsiktigt hållbar trafikering av Kvarken. I första hand kan arbetet fokuseras på de kortsiktiga åtgärderna som arbetsgruppen tar fram, men sedan kan bolaget arbeta som upphandlare av fartygsmateriel, om det blir fallet, samt för redare/operatörer för den fortsatta trafiken. I bolaget bör finnas representanter från Umeå, Vasa, Västerbotten, Österbotten svenska och finska staten samt lokala näringslivsföreträdare.

Säkra trafiken efter konkursen

Konkursprocessen kan pågå länge, men avslutas om någon gäldenär begär det. I ett sådant läge riskerar trafiken upphöra. Denna osäkerhet gör

det svårt för både godstransportörer och persontrafikaktörer att planera långsiktigt. Umeå, Vasa, berörda regioner och svenska och finska staten har stora intressen i att bibehålla trafiken och därmed måste detta scenario också kunna hanteras.

När konkursprocessen avslutas finns två möjliga utfall. Antingen att någon köper hela boet, inkl fartyg eller att boet säljs i delar. Det är osäkert om en köpare avser att driva trafiken vidare och därmed finns ett reellt hot om att trafiken kommer att läggas ned. För att öka sannolikheten för att färjan ska kunna gå kvar under en övergångsperiod bör värdet på nuvarande fartyg (för regionerna) vara detsamma som avskrivningen under båtens förväntade kvarvarande livslängd (3 000 000 euro) minus förväntat servicebehov. Ytterligare kostnader kring administration och viss standardhöjning kan tillkomma. Detta kan garantera trafiken 2 år.

Stärk persontrafikmarknaden

Våra tidigare studieresultat av passagerartrafiken visar att konkursförvaltarens strategi med kraftigt sänkta biljettpriser är riktig. Ytterligare åtgärder för att stärka marknaden på kort sikt är stärkt marknadsföring och information om färjelinjen. Dessutom behövs tillgänglighetshöjande åtgärder, särskilt avseende kollektivtrafiken. Att lokala, regionala och nationella myndigheter själva nyttjar trafiken är också ett bra sätt att visa den politiska viljan att stödja förbindelsen.

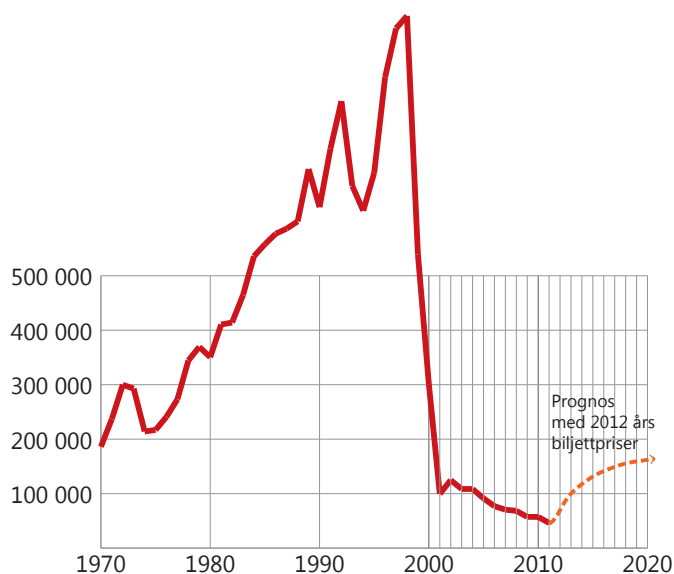
Analyserna visar att trafiken med de sänkta biljettpiserna mycket väl kan nå 70 000 passagerare för helåret 2012 och sannolikt närma sig 100 000 passagerare för 2013. Trafiken skulle därmed få samma volym som Danmark-Bornholm, som har ungefär samma biljettprisnivåer, men längre restid och högre ombordstandard. På några års sikt beräknas resandet (med låga biljettpriser och dagens trafikstandard) kunna nå 150 000 personresor per år, se figur 6.2.

Driftfinansiering för persontrafiken

Den samhälleliga driftfinansieringen behöver vara utformad så att den stimulerar och inte motverkar ett ökat antal passagerare. Nuvarande färja och andra aktuella fartyg får, beroende på säkerhetsregler, stegvis ökade personalkostnader när passagerarvolymerna på en tur stiger över vissa gränsvärden. Detta har, tvärtemot EU:s sammanhållningsambitioner, minskat operatörens motiv för att öka passagerarvolymerna.

Vår rekommendation är att samhällets driftfinansiering på kort sikt utformas så att den betalas ut i steg och fullt ut först när eftersträvat passagerarvolym uppnås, förslagsvis 150 000 årspassagerare, säsongsfördelat på månader. Alternativt bör driftstödet villkoras med att biljettpriserna ska hållas nere, likt vid upphandlingen av inlandsflyget i norra Sverige.

Andra former av samhällsfinansiering kan innefatta anslutande transportsystem och infrastruktur, utveckling avseende hamnanläggningar och fartygsmateriel samt samhällsmotiverade underskott i driften. En del av detta går att lösa genom övrig infrastruktur, och kollektivtrafikplanering i anslutning till respektive färjeläge.



Figur 6.2 Med 2012 års biljettpriser och enkla åtgärder för att stärka persontrafikmarknaden bedöms passagerarvolymerna på några års sikt kunna växa till ca 150 000 resor per år.

6.3 Motiverad finansieringsnivå

Vi har utifrån olika angreppssätt försökt att bedöma vilken totalnivå samhällsfinansieringen bör ligga på för att ge lönsam drift och önskad samhällsnytta, utan att riskera att snedvrida konkurrensen med andra färjelinjer i Östersjön.

Finansieringsnivå som täcker den flytande infrastrukturen

I räkenskaperna för RG Line är avskrivningen på fartyget ca 1,5 miljoner euro per år (källa: RG Line). Med upprustning av fartyget enligt konceptet "GreenLine" beräknas den årliga avskrivningen bli 3-3,5 miljoner euro per år.

Finansieringsnivå som ger lönsam drift och önskad samhällsfunktion

Enligt konkursförvaltarens bedömning i mars 2012 beräknas underskottet i verksamheten bli ca 2,5 miljoner euro för helåret 2012, med aviserade biljettpriser och frakttaxor. Vår expertbedömning är att nuvarande biljettprisnivå bör behållas för att upprätthålla linjens samhällsfunktion för personresorna. Underskottet för 2012 ger därmed en indikation för vilken driftfinansiering som behöver tillskjutas för att både åstadkomma önskad samhällsfunktion och företagsekonomiskt lönsam trafik.

Finansieringsnivå som ger konkurrensneutralitet i Östersjön

Med prissättningen 2012 bedöms passagerarvolymerna inom något år kunna öka snabbt till en stabil nivå mellan 100 000 och 150 000 passagerare per år. Statsfinansieringen av Gotlands-trafiken var 41 miljoner euro (367 milj kr) 2011 och Danska statens finansiering av Bornholms-trafiken var 27 miljoner euro (201 milj DKR) 2011. Relaterat till de totala passagerarvolymerna på de berörda linjerna (Gotland 1 641 123

resor och Bornholm 1 272 354 resor) ger detta en samhällsfinansiering av 25 respektive 21 euro per resa. Med motsvarande finansieringsgrad av 100 000 personresor över Kvarken skulle detta innebära en samhällsfinansiering med 2,1-2,5 miljoner euro per år.

Olika angreppssätt leder till ungefär samma årliga belopp

Med de tre angreppssätten ovan blir resultatet ungefär detsamma, någonstans mellan 2,1 och 3,5 miljoner euro per år. Detta bör rimligtvis vara den summa som finansieras via samhällsmedel. I följande avsnitt går vi igenom vilka finansieringsinstrument som finns tillgängliga på europeisk, nationell och regional nivå.

6.4 Europeisk finansiering

Europeiska Unionens ansvar och motiv för en tryggad Kvarkenförbindelse

Passagerarsiffrorna över Kvarken sjönk dramatiskt efter att Sverige och Finland blivit medlemsstater i EU och att den skattefria ombordförsäljningen därmed upphörde i juni 1999. EU-anslutningen har härigenom, i motsats till sitt syfte, starkt minskat integrationen mellan berörda delar av medlemsländerna och även byggt upp nya handelshinder.

Marknadsförhållandena i Östersjön har genom det Åländska taxfree-undantaget blivit kraftigt ojämlika sedan EU-inträdet.

En stor del av ansvaret för att finansiera trygghandlet av Kvarkenförbindelsen ligger därmed hos den Europeiska Unionen. I den socioekonomiska analysen 2010 betonas också Kvarkentrafikens nytta i ett Europeiskt perspektiv.

Kvarkenförbindelsen är en stark intermodal ingång mellan EU och den ryska marknaden. De investeringar som görs i det finska järnvägsnätet gör att Kvarkenförbindelsen ansluter till en mycket stark järnvägskorridor Vasa-Seinäjoki-Helsingfors-St Petersburg. Kvarkenförbindelsen

har därmed potential att bli en stark länk mellan EU och den ryska marknaden, förutsatt att terminalfunktionerna i Umeå och Vasa löses på ett smidigt sätt. Med kopplingarna via Murmanskbanan och Archangelsbanan nås Barentsregionens tillgångar och möjligheter.

Kvarkenförbindelsen är den närmaste vägen mellan Finland och flera av Norges isfria atlanthamnar.

Kvarkenregionen är en gränsregion med traditionellt starka samarbeten inom utbildning, näringsliv och turism.

En stärkt Kvarkenförbindelse medverkar till uppfyllelse av fleralet av Östersjöstrategins mål, särskilt avseende integration och tillgänglighet.

E12-stråket har nu TEN-status och i det perspektivet är det rimligt att Kvarkenförbindelsen, som binder samman de två delarna av E12, också ges tillräcklig standard, både för person- och godstransporter.

Omfattningen av det europeiska stödet kan diskuteras, men i samband med Marco Polo-programmet har diskuterats ett synsätt på färjetrafiken som "flytande infrastruktur", där ca 30% (ungefär kostnaden för ett tomt skrov) skulle kunna motiveras som nationell eller europeisk finansieringsandel för att ge likvärdiga konkurrensförutsättningar med väg- och järnvägstrafiken. Räknat på årsomsättningen för Kvarkentrafiken skulle det innebära en finansieringskostnad på ca 2 milj Euro per år, eller 10-20 euro per resa, beroende på resvolym.

Alternativa stödformer

Parallellt med detta uppdrag har Jan Koskinen utrett möjliga finansieringslösningar via EU för Kvarkenförbindelsen (Koskinen, 2012). Det finns två huvudalternativ till Europeisk delfinansiering till Kvarkenförbindelsen;

- Marco-Polo-programmet
- Stöd via TEN-T

Marco Polo / Modal Shift

Delfinansiering för flyttandet av transporter från landsväg till sjöväg. Gäller inte flyttande av persontransporter.

Marco Polo / Motorways of the sea (MoS)

Marco-Polo-stöd enligt "Modal Shift" har beviljats kvarkentrafiken redan en gång, varför ytterligare en gång är osannolik. Stöd enligt "Motorways of the Sea", MoS kan tillämpas på kvarkentrafiken som ett investeringsbidrag (20%) för ombyggnad av nuvarande färja (flyttande infrastruktur) till miljövänlig gasdrift som tryggar trafiken på längre sikt även under vintern. Trafiken bör fortgå utan avbrott. Ansökan bör sanktioneras av både Finland och Sverige. Det operativa ansvaret kan delegeras till annan organisation med de berörda ländernas fullmakt. Nästa ansökningsperiod utlyses i maj då nya direktiv för sökande publiceras. Ansökningstiden är 2-3 månader.

TEN-T

NLC Corridor bör uppgraderas från "Other than Priority" (10%) till TEN-T Priority för att kvarkentrafiken ska bli tillgänglig för den högre (30 %) delfinansieringen. Samtidigt skulle båda hamnarna behålla sin TEN-T status. En sammankoppling med Rail Baltica och Nordic Triangle Railway vore tänkbar. Det alternativet är komplicerat och kräver mycket arbete och mycket tid, som vi inte har. Bör sökas av två medlemsstater.

MoS är det enklaste och mest realistiska alternativet. Det krävs snabba beslut och verkställighet, för att kommande utlysning skall kunna

utnyttjas. Trafiken måste kunna fortgå utan avbrott. Arbetet med uppgradering av TEN-T statusen till Priority kan ändå inledas parallellt.

6.5 Nationell delfinansiering

Svenska staten och finska staten har mycket att vinna på en tryggad färjeförbindelse över Kvarken. Handeln mellan länderna underlättas, arbets- och utbildningsmarknaderna kan integreras och de historiskt starka kulturella kopplingarna mellan norra Sverige och Finland kan återvinnas och utvecklas.

Som framhölls i den socioekonomiska studien 2010 finns också stora stöd och därmed en stor ekonomisk betalningsvilja för andra jämförbara färjelinjer i Östersjön. Gotlandstrafiken upphandlas med 40 miljoner kronor per år i statsstöd via svenska Trafikverket, eller 25 euro per personresa. Den danska staten finansierar Bornholmstrafiken linjerna Ystad-Rønne och Køge-Ronne med ca 200 miljoner danska kronor per år, vilket också innebär ca 25 euro per resa. Ålandstrafiken får inget direkt statsstöd, men skattebortfallet från ombordförsäljningen på den trafik som nyttjar Ålands särställning kan dock beräknas till ca 200 milj euro, enbart räknat på det finska skattebortfallet. Detta motsvarar en subvention på 20 euro per resenär. Räknas skattebortfallet i Sverige in i summan blir siffran sannolikt närmare den dubbla, ca 40 euro.

Kvarkenförbindelsen är en av de tre viktigaste handelsvägarna mellan Sverige och Finland. Österbotten är den region i Finland som har högst tillväxt och även Västerbotten har hög tillväxt. Stärkta förbindelser har därmed goda förutsättningar att stärka tillväxten både i Sverige och i Finland. I Västerbotten och Norrbotten sker mycket stora industriella satsningar inom tillverkningsindustri, inom energiområdet och gruvindustrin och stora nationella satsningar görs på den nord-sydliga infrastrukturen, även i

kopplingen till hamnarna. Det är därmed högst motiverat att satsa på den länk som binder ihop transportsystemen på båda sidor av Kvarken.

6.6 Regional delfinansiering

Regional delfinansiering kan motiveras av att Kvarkenförbindelsen bidrar till bättre ekonomi och förbättrad regionfunktion på båda sidor om Kvarken.

I det regionala utvecklingsprogrammet för Västerbottens län betonas vikten av långsiktigt effektiv infrastruktur i strategiska transportstråk i både östvästlig och nordsydlig riktning. Fortsatt arbete för Norrbotniabanan, stärkt förbindelse över Kvarken samt TEN-status och stärkt framkomlighet på Europavägarna i länet är i sammanhanget viktigt.

I det regionala utvecklingsprogrammet framhålls också vikten av att eftersträva effektiva, säkra och miljöanpassade system för godstransporter och logistiksamverkan på järnväg, väg och hamnar/sjöfart samt ökad användning av biodrivmedel.

På den svenska sidan sker den regionala finansieringen via länstransportplanen, där Västerbotten har totalt 794 miljoner kronor i planen för 2012-2020. En del av dessa medel är idag avsatta till investeringar i E12-stråket, bland annat i Umeå hamn. För åren 2011-2012 avsatte Region Västerbotten 2,5 miljoner kronor per år som matchning av den finska finansieringen. Detta gillades inte av Trafikverket som stoppade utbetalningen med hänvisning till förordningen. Region Västerbotten hemställde då till regeringen att den skulle godkänna länets prioritering. Regeringen avlog hemställan 2011-06-09 med följande skrivning:

I 4§ 3 förordning (1997:263) om länsplaner för transportinfrastruktur anges att länsplanen ska ange redovisning av de objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli ut-

förda under planens giltighetstid. Det nu aktuella objektet avser åtgärder som genomfördes före planperiodens början. Därav följer att Region Västerbotten inte borde ha tagit upp det i länsplanen.

Mot bakgrund av det anförda anser Regeringen att Region Västerbottens hemställan bör avslås.

Efter detta har medlen betalats av Umeå kommun, vidareförmedlade av Region Västerbotten.

Om ytterligare medel via Region Västerbotten ska kunna föras till färjetrafiken behöver det klargöras om detta är möjligt utifrån regeringsdirektiven och hur man i så fall ska omfördela länstransportplanens resurser, något som är mycket svårt politiskt.

På finska sidan har Vasa Stad och Österbottens förbund delfinansierat den hittillsvarande färjetrafiken sedan 2000. Vasa stad är därför en av de större fordringsägarna i konkursboet till RG Line Oy.

6.7 Fördelningsmodell för samhällsfinansieringen

En samhällsfinansiering på 3,0 MEUR per år kan fördelas på olika sätt. För både Gotlands- trafik, Bornholmstrafiken och Ålandstrafiken är det i praktiken nationella medel som satsas, även där nyttan är europeisk och regional. 3 miljoner euro motsvarar 2012 ungefär 30% av årsomsättningen för trafiken.

Med en likafördelningsprincip skulle fördelningen kunna vara:

- Europeisk finansiering 10% eller 1 MEUR per år (TEN-T)
- Nationell finansiering 10% eller 1 MEUR per år
- Regional delfinansiering 10% eller 1 MEUR per år

Vilken fördelningen blir beror på utfallet av en EU-ansökan och möjligheterna till nationell och regional finansiering.

Källor

Kvarkenrådet. (2010). *Socio- och företagsekonomisk analys av Kvarkentrafiken och en fast förbindelse över Kvarken*. Rapport ÅF Infraplan.

Kvarkenrådet. (2010). *Kvarkenregionen – Omvärldsförutsättningar*. Rapport ÅF Infraplan.

Kvarkenrådet (2005). *Resevaneundersökning färjeförbindelsen Vasa – Umeå*. Rapport Resurs AB.

RG Line (2012). *Presentation för Transportministeriets arbetsgrupp den 16 mars 2012 i Vasa*. Reko Mersylä och Christer Eriksson.

RG Line (2008). *Resevaneundersökning färjeförbindelsen Vasa – Umeå*. Rapport Improve.

Norrbotniabanegruppen (2011). *Avbrott för svensk industri – Ursparningen vid Grötingen*. September 2011, ÅF Infraplan

